Skrzydlata POLSKA

NR 33 (423) • 12.VIII.1959 • CENA 2 zł

LISIE KĄTY DAŁY IM SKRZYDŁA (STR. 4–5)

NA TRASACH EUROPEJSKIEGO LOTU FAI (STR. I–III)

SKOKI NAD STOLICĄ

PATRZ FOTOREPORTAŻ – STR. 8–9

Foto: B. Koszewski

DNI LOTNICTWA 1959

Foto: WAF

Uchwała Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w sprawie obchodu Dni Lotnictwa

W DNIU 10 lipca br. powołany został Ogólnopolski Komitet Obchodu Dni Lotnictwa, który wytyczył kierunki organizowania związanych z tym imprez. Są one traktowane jako część składowa uroczystości XV-lecia Polski Ludowej.

W związku z tym Prezydium Aeroklubu PRL uznało, że naczelnym zadaniem obchodów urządzanych w roku bieżącym przez lotnictwo sportowe będzie propagowanie dorobku lotniczego Polski Ludowej. Cel ten powinien być ideą przewodnią wszystkich organizowanych imprez, które — podobnie jak w roku ubiegłym — należy przeprowadzić przede wszystkim w terenach i miejscowościach oddalonych od wielkich ośrodków administracyjnych i kulturalnych kraju.

Szczególną uwagę należy zwrócić na pracę propagandową i organizowanie imprez lotniczych na terenie Ziem Zachodnich oraz na propagowanie lotnictwa wśród młodzieży, a zwłaszcza młodzieży szkolnej. Prace te winny być kontynuowane również w okresie wakacyjnym, na letnich obozach harcerskich, szkolnych i koloniach.

W czasie Dni Lotnictwa należy specjalnie uwypuklić propagandowo takie aktualne rocznice, jak: 15-lecie pierwszej akcji bojowej 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" (23.VIII.), 30-lecie PLL „Lot", jubileusze Aeroklubów: Pomorskiego (25-lecie) i Gdańskiego (30-lecie) oraz 20-tą rocznicę bohaterskich walk lotników polskich we wrześniu 1939 r. Należy również przez rozszerzenie i uaktywnienie propagandy (poprzez prasę, radio i telewizję, nawiązanie kontaktów ze środowiskami twórczymi — szczególnie literackim i dziennikarskim) wypełnić luki jakie dotychczas istnieją w informowaniu społeczeństwa o osiągnięciach polskich lotników.

Obchody tegorocznych Dni Lotnictwa zapoczątkowane zostały wielką defiladą lotniczą — lotnictwa wojskowego i sportowego — w dniu 22 lipca w Warszawie. Zakończy je Dzień Wojska Polskiego — 12 października. Duża rozpiętość w czasie umożliwi jak najszersze dotarcie do ludności miasteczek, wsi, młodzieży szkolnej, osiągnięcie odpowiednich wyników organizacyjnych (zakładanie kół lotniczych, harcerskich drużyn lotniczych, modelarni itp.) oraz urządzenie większej ilości pokazów i wystaw lotniczych.

Największe nasilenie imprez należy przewidzieć na dni od 23 sierpnia do 13 września br. (15 rocznica bitwy nad Warką, początek roku szkolnego, 20 rocznica września 1939 r., centralne dożynki).

W związku z powyższym Prezydium Aeroklubu PRL zaleca wszystkim zarządom aeroklubów regionalnych:

1) W okresie Dni Lotnictwa wzmóc działalność propagandowo-popularyzatorską wszystkich aeroklubów regionalnych, której głównym celem powinien być ilościowy wzrost naszej organizacji poprzez ożywienie pracy istniejących oraz zakładanie nowych kół lotniczych i modelarni. W pracy tej powinni wziąć aktywny udział wszyscy członkowie Aeroklubu PRL — zarówno aktyw społeczny jak i kadra etatowa.

2) Aerokluby regionalne winny przeprowadzić w tym okresie pokazy i pojedyncze loty do miast powiatowych, wsi i gromad oraz zorganizować spotkania ludności miejscowej z lotnikami, zwracając szczególną uwagę na młodzież zgrupowaną w szkołach podstawowych i średnich. Przy organizowaniu tego typu imprez należy nawiązać ścisły kontakt z terenowymi Komitetami Obchodów Dni Lotnictwa.

3) Aerokluby, które pragną przeprowadzić pokazy również w miastach swoich siedzib, mogą zrealizować zamiary po zgłoszeniu planów i uzyskaniu aprobaty Dyrekcji Aeroklubu PRL.

W oparciu o powyższą Uchwałę Prezydium Zarządu Głównego, Dyrekcja Aeroklubu PRL opracuje odpowiednie wytyczne zawierające szczegóły organizowania obchodów Dni Lotnictwa.

PREZYDIUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

APEL OGÓLNOPOLSKIEGO KOMITETU OBCHODU DNI LOTNICTWA

OGÓLNOPOLSKI Komitet Obchodu Dni Lotnictwa apeluje do terenowych organów władzy państwowej, organizacji młodzieżowych, do władz szkolnych, wojskowych jednostek lotniczych, aeroklubów regionalnych, baz PLL „LOT", zespołów lotnictwa sanitarnego oraz do wszystkich entuzjastów i przyjaciół lotnictwa o tworzenie terenowych społecznych Komitetów Obchodu Dni Lotnictwa.

Lotnictwo Polskie ma za sobą chlubne karty i chlubne tradycje. Od początku swego istnienia cieszyło się ono i cieszy sympatią całego społeczeństwa. Dlatego wierzymy, że jak zawsze tak i w tym roku, imprezy związane z obchodami Dni Lotnictwa przyczynią się do głębszego zapoznania całego społeczeństwa z dorobkiem lotnictwa uzyskanym w ciągu 15 lat istnienia Polski Ludowej.

Pragniemy, aby na tradycjach lotniczych, na osiągnięciach czołowych pilotów rosły i wychowywały się nowe kadry naszego Ludowego Lotnictwa.

Komitet proponuje komitetom terenowym następujące kierunki działania:

- **Propagowanie dorobku lotniczego Polski Ludowej wśród społeczeństwa. Tegoroczny obchód Dni Lotnictwa jest częścią składową obchodów 15-lecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Duże znaczenie będzie miało pokazanie społeczeństwu rozwoju i osiągnięć lotnictwa wojskowego, sportowego, komunikacyjnego i przemysłu lotniczego w minionym 15-leciu.**
- **Zwrócenie największego wysiłku na pracę wśród młodzieży. Organizowanie w tym celu spotkań z lotnikami, pogadanek i wieczornic poświęconych polskiemu lotnictwu. Wakacje nie stoją na przeszkodzie, gdyż można dotrzeć do młodzieży przebywającej na letnich obozach. Zakładanie kół lotniczych i modelarni, popularyzowanie literatury lotniczej i przyciąganie młodzieży do aeroklubów — oto ważne dla przyszłości lotnictwa społeczne zadania.**
- **Celem tegorocznych obchodów winny być nie tylko imprezy w dużych ośrodkach miejskich, ale również dotarcie ze słowem o lotnictwie do małych miasteczek i wsi. Pragnęlibyśmy szerokim rzeszom społeczeństwa pokazać rozwój i siłę polskich skrzydeł. Pragniemy również, aby nasze samoloty trafiły do miejscowości, w których ich dotąd nie oglądano.**
- **Rozwinięcie szczególnie aktywnej propagandy i organizowanie jak największej ilości imprez przez Komitety Obchodu Dni Lotnictwa na terenach Ziem Zachodnich.**
- **Organizowanie imprez lotniczych, spotkań z lotnikami, pokazów itp. szczególnie w oparciu o istniejące w terenie instytucje lotnicze. Wojskowe jednostki lotnicze, aerokluby regionalne, bazy PLL „LOT" niechaj we własnym interesie udzielą maksymalnej pomocy w organizowaniu obchodów, a ich przedstawiciele niechaj będą najczynniejszymi członkami komitetów.**

Niechaj więc staną się znane wszystkim piękne karty dziejów naszego lotnictwa, niech cały naród pozna jego rozwój i osiągnięcia. Cała nasza młodzież i wszyscy miłośnicy lotnictwa niechaj poznają ludzi, którzy to lotnictwo tworzą i rozwijają.

Terenowe Komitety obchodu Dni Lotnictwa mają możność nawiązać kontakty z Ogólnopolskim Komitetem, którego sekretariat mieści się w Warszawie przy ul. Wawelskiej 7 (siedziba Dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej OK).

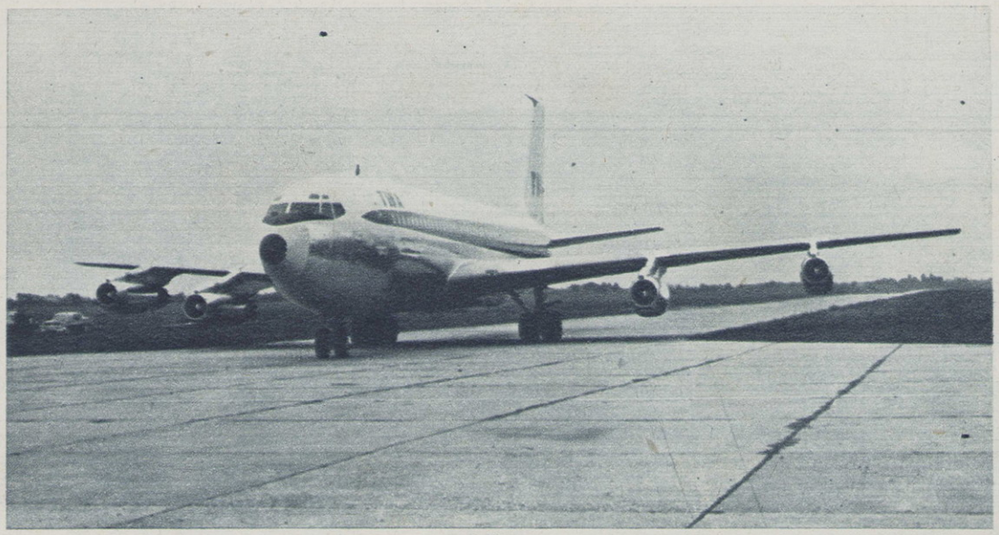
SKŁAD OGÓLNOPOLSKIEGO KOMITETU OBCHODU DNI LOTNICTWA

W ostatnich dniach odbyło się pierwsze posiedzenie Ogólnopolskiego Komitetu Obchodu Dni Lotnictwa.

W skład Komitetu wchodzą:
- Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki,
- Kierownik Wydziału Propagandy KC PZPR Andrzej Werblan,
- Prezes Aeroklubu PRL Wiceminister Spraw Wewnętrznych Stefan Antosiewicz,
- Wiceminister Komunikacji Jan Rustecki,
- Przewodniczący Prezydium Stołecznej Rady Narodowej Zygmunt Dworakowski,
- Przedstawiciel GZP gen. bryg. Ignacy Blum,
- Pierwszy Sekretarz KC ZMS Marian Renke,
- Przewodniczący ZG ZMW Józef Tejchma,
- Naczelnik Harcerstwa Zofia Zakrzewska,
- Prezes ZG LPŻ gen. bryg. Józef Turski,
- Przewodniczący ZG Zw. Zaw. Prac. Transp. Drog. i Lotn. Stanisław Kondrach,
- Sekretarz Prezydium ZG Związku Nauczycielstwa Polskiego Adam Kotliński,
- Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji inż. Jan Zwierzyński,
- Dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego inż. Władysław Gabiński,
- Dyrektor naczelny PLL „LOT" Jan Krzywicki,
- Przedstawiciel Ministerstwa Oświaty Stanisław Jankowski,
- Dyrektor PLL „LOT" Marian Grabowski,
- Z-ca D-cy WL i OPL OK d/s politycznych płk Adam Aumer,
- Przewodniczący Zarządu Głównego Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich red. Mieczysław Rakowski,
- Wiceprzewodniczący GKKF płk Jan Zajdel,
- Dyrektor Zespołu Pogotowia Lotniczo-Sanitarnego Tadeusz Więckowski,
- Dyrektor Aeroklubu PRL ppłk Krzysztof Doniglewicz,
- Przedstawiciele Wojsk Lotniczych płk Wacław Biliński, płk Tadeusz Dąbkowski, płk Józef Szymanowski.

Na posiedzeniu tym dokonano wyboru prezydium Komitetu. W skład prezydium weszli:
- Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki,
- Prezes Aeroklubu PRL Wiceminister Spraw Wewnętrznych Stefan Antosiewicz,
- Wiceminister Komunikacji Jan Rustecki,
- Pierwszy Sekretarz KC ZMS Marian Renke oraz przedstawiciel Głównego Zarządu Politycznego WP gen. bryg. Ignacy Blum.

Przewodniczącym Ogólnopolskiego Komitetu Obchodów Dni Lotnictwa został wybrany gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki.



Wiceprezydent USA Richard M. Nixon w Warszawie

2 sierpnia na lotnisku w Babicach lądowały po raz pierwszy w Polsce amerykańskie samoloty odrzutowe Boeing 707, którymi przylecieli do Warszawy wiceprezydent USA Richard M. Nixon wraz z małżonką, towarzyszące mu osoby oraz dziennikarze.

Przed godziną 17 na lotnisku wylądował odrzutowy samolot pasażerski Boeing-707 należący do amerykańskich linii pasażerskich TWA. O godz. 17.18 wylądował odrzutowiec amerykańskiego lotnictwa wojskowego, również typu Boeing-707, na którego pokładzie przybył wiceprezydent USA Richard M. Nixon. Na lotnisku udekorowanym polskimi i amerykańskimi flagami państwowymi gości witał zastępca przewodniczącego Rady Państwa prof. dr O. Lange. Obecni byli również zastępca przewodniczącego Rady Państwa B. Podedworny, minister Adam Rapacki, wiceprezes Rady Ministrów Piotr Jaroszewicz, a także ambasador USA w Polsce p. Jacob Beam. (r)

Na zdjęciu: Boeing-707 ląduje na lotnisku w Babicach. Foto: CAF

ANTONINA CHMIELARCZYK I JAN CIERNIAK SPADOCHRONOWYMI MISTRZAMI POLSKI NA ROK 1959

DNIA 31 lipca o godzinie 15.15 na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego nastąpiło zakończenie V Spadochronowych Mistrzostw Polski. Po utworzeniu przez zawodników czworoboku między hangarami, kierownik mistrzostw złożył meldunek dyrektorowi Aeroklubu PRL o gotowości spadochroniarzy do uroczystości, po czym przewodniczący komisji sędziowskiej Mistrz Sportu Zdzisław Chyliński odczytał wyniki uzyskane przez poszczególnych skoczków.

Spadochronowym Mistrzem Polski na rok 1959 został **JAN CIERNIAK** z Krakowa, uzyskując 1 466,47 pkt. Tytuł wicemistrza zdobył IRENEUSZ ZAPAŚNIK z Gdańska wynikiem 1 450,92 pkt. Na trzeciej pozycji upłasował się ZDZISŁAW SZWEDZIUK z Dęblina rezultatem 1 447,67 pkt. Czwartą lokatę wywalczył sobie KOSTADIN STANKOW CENKOW (Bułgaria) — 1 447,17 pkt. 5) Edward KULESZA (Katowice) — 1 440,62 pkt; 6) Stefan CZERWONKA (Krosno) — 1 337,17 pkt; 7) Tadeusz PODGÓRSKI (Olsztyn) — 1 321,34 pkt; 8) Jerzy ŁOBODDA (Płock) — 1 303,96 pkt; 9) Janusz MOLIK (Kraków) — 1 302,13 pkt; 10) Henryk PRZYBYSZEWSKI (Olsztyn) — 1 296,80 pkt; 11) Roman LEWANDOWSKI (Płock) — 1 274,40 pkt; 12) Romuald DOŁŻONEK (Gdańsk) — 1 257,56 pkt; 13) Paweł PIŁAT (Jelenia Góra) — 1 245,15 pkt; 14) Czesław ROBAK (Świdnik) — 1 173,90 pkt; 15) Józef WÓJCIK (Płock) — 1 158,22 pkt.

Spadochronową Mistrzynią Polski na rok 1959 została **ANTONINA CHMIELARCZYK** z Krakowa, która wywalczyła sobie łącznie 1 163,52 pkt. Drugą lokatę i tytuł wicemistrzyni uzyskała JULIA JLIEWA ANGIELOWA (Bułgaria) wynikiem 1 158,18 pkt. Trzecie miejsce zajęła MARIA PUCHAR (Warszawa) — 704,19 pkt.

Z kolei dyrektor Aeroklubu PRL ppłk. pil. Krzysztof Donigiewicz wygłosił krótkie przemówienie. Scharakteryzował on przebieg mistrzostw oraz wynikające z nich doświadczenia i wnioski na przyszłość. Następnie Mistrz Sportu Jan Cierniak w asyście Mistrzyni Sportu Antoniny Chmielarczyk przy dźwiękach hymnu narodowego ściągnął z masztu flagę biało-czerwoną.

POLSKA EKIPA SPADOCHRONIARZY ODLECIAŁA DO JUGOSŁAWII

DNIA 3 sierpnia o godzinie 10.30 z lotniska Okęcie odleciała do Jugosławii samolotem PLL „Lot" polska ekipa skoczków, która weźmie udział w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych o „Puchar Adriatyku" w Tivat.

W skład pięcioosobowej drużyny wchodzą: Antonina Chmielarczyk (256 s), Jan Cierniak (504 s), Ryszard Kosina (240 s) — wszyscy z Krakowa, Zdzisław Szwedziuk (1 083 s) z Dęblina i Ireneusz Zapaśnik (425 s) z Gdańska. W nawiasach podano aktualną ilość skoków z samolotu. Funkcję pilota wywożącego pełni Zdzisław Chyliński, a kierownika ekipy Tadeusz Malinowski.

Regulamin w/w zawodów przewiduje rozegranie 3 konkurencji: I — trzy skoki z wysokości 600 m na celność lądowania; II — trzy skoki z wysokości 1 500 m z oceną stylu spadania i celności lądowania; III — jeden skok z wysokości 500 m do wody na celność lądowania.

O przebiegu zawodów poinformujemy Czytelników w następnych numerach.

BALON „KATOWICE" POLECI PRZEZ 6 PAŃSTW Z POCZTĄ

JAK już informowaliśmy, w połowie sierpnia br. wystartuje ze stolicy Górnego Śląska balon „Katowice" pilotowany przez Walentego Nowackiego i Floriana Musioła do lotu poprzez 6 państw: Czechosłowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię i Jugosławię. Prawdopodobnie lądowanie ma nastąpić w Grecji.

„Katowice" zabiorą również na pokład przesyłkę pocztową frankowaną znaczkami polskimi według zwykłej taryfy pocztowej oraz znaczkiem balonowym za 10 zł.

NAGRODY PREZYDIUM RADY NAJWYŻSZEJ ZSRR DLA CZOŁOWYCH PILOTÓW-OBLATYWACZY

NIEDAWNO Przewodniczący Prezydium Rady Najwyższej ZSRR K. J. Woroszyłow wręczył na Kremlu dyplomy Prezydium Rady Najwyższej ZSRR i odznaki „Zasłużonego Pilota Doświadczalnego ZSRR" kilkunastu znanym pilotom doświadczalnym ZSRR. Wśród nagrodzonych znajdują się: S. Andrejew, B. Galicjik, M. Gałłaj, W. Kokkinaki, A. Koczetkow, M. Niuchtikow, F. Opadczem, N. Rybka, G. Siedow, A. Szałajewski i G. Szyjanow.

Są to pierwsi piloci doświadczalni, którym przyznano tytuł „Zasłużonego Pilota Doświadczalnego ZSRR" za długoletnią i twórczą pracę nad badaniami współczesnej techniki lotniczej.

A oto sylwetki niektórych z nagrodzonych:

W. Kokkinaki — to znany na całym świecie pilot-oblatywacz. Przez „jego ręce" przeszły wszystkie radzieckie maszyny, od samolotów tłokowych do naddźwiękowych samolotów odrzutowych.

Nazwisko Kakkinakiego wielokrotnie figurowało w tabelach międzynarodowych rekordów wysokości, prędkości i zasięgu lotu. 24 lata temu samolot pilotowany przez niego osiągnął wysokość 14 575 m. Był to rekord światowy. Nie tak dawno jego uczeń — pilot Wł. Iliuszyn — osiągnął wysokość 28 760 m.

Jeden z najstarszych pilotów radzieckich — M. Niuchtikow — dokonał już około 14 tysięcy lotów. Oblatywał on 228 typów maszyn.

Bohater Związku Radzieckiego G. Siedow jako jeden z pierwszych lotników radzieckich pokonał tzw. barierę dźwięku.

Wszyscy nagrodzeni piloci radzieccy to znani i cenieni w całym Związku Radzieckim lotnicy. Mają oni na swym koncie setki lotów doświadczalnych.

To, że Związek Radziecki jest dziś światową potęgą lotniczą — jest również i ich zasługą.

Tu-104B NAJSZYBSZYM SAMOLOTEM PASAŻERSKIM

W dniu 1 sierpnia br. załoga w składzie: inż. W. Bondarow, dowódca załogi W. Kowalow, radiotelegrafista K. Szczerbakow, drugi pilot A. Jefimow, mechanik pokładowy F. Odinkow i nawigator P. Rudniew ustanowiła nowy rekord świata prędkości dla samolotów tej klasy. Obciążony 15-tonowym ładunkiem Tu-104 B przebył 1 000-kilometrową trasę zamkniętą Moskwa — Orsza — Moskwa w 59 minut, czyli samolot rozwijał prędkość 1 015,860 km/h. W najbliższym czasie protokoły z rekordowego lotu mają zostać przesłane do zatwierdzenia przez FAI.

Przy okazji warto dodać, że pilot W. Kowalow wpisywał się na listę rekordów FAI już kilkakrotnie. Posiada on m. in. światowy rekord prędkości 970,8 km/h ustanowiony na samolocie Tu-104 A z obciążeniem 1, 2, 5 i 10 ton. Osiągnięcie tak dużej prędkości zbliżonej do prędkości dźwięku, przez samolot pasażerski należy uznać za duży sukces konstruktorów i pilotów radzieckich. (r)

Komunikat Nr 5 (15) CZSpad

Ostatnio otrzymaliśmy zawiadomienie o kolejnych wyczynach dokonanych w ramach Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski":

Konkurencja II — dwa skoki dzienne z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania: 1. Aeroklub Wrocławski — HENRYK CZYŻ (20.V.) wynik 4,45 m i 12,34 m; RYSZARD KUŚ (20.V.) wynik 5,10 m i 7,20 m; 2. Aeroklub Podkarpacki — STEFAN CZERWONKA (3.VII.) wynik 34,5 m i 35 m; ZYGMUNT TEBICH — 67 m i 25 m.

Konkurencja VI — dwa skoki dzienne z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania: 1. Aeroklub Wrocławski — HENRYK CZYŻ (18.V.) wynik 1,19 m i 11,90 m.

Konkurencja IX — dwa skoki z wysokości 1 500 m z 20-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu i prowadzeniem ciała stylem płaskim w dowolnie obranym kierunku na celność lądowania: 1. Aeroklub Wrocławski — HENRYK CZYŻ (8.VII.) wynik 3,5 m i 13 m, styl 300 pkt; RYSZARD KUŚ (25.VI.) wynik 14,2 m i 5,15 m, styl 300 pkt; 2. Aeroklub Podkarpacki — STEFAN CZERWONKA (4.VII.), wynik 9 m i 17 m, styl 280 pkt; ZYGMUNT TEBICH (4.VII.) wynik 72 m i 80,5 m, styl 280 pkt.

Czekamy na dalsze wyniki z aeroklubów regionalnych. (m)

Sztandar dla przodującego oddziału lotniczego

1 sierpnia odbyło się wręczenie sztandaru jednemu z przodujących oddziałów lotniczych. W uroczystościach brał udział dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki. Po przyjęciu raportu odczytał on uchwałę Rady Państwa o nadaniu sztandaru wyróżniającej się jednostce lotniczej. Gen. Frey-Bielecki z dużym uznaniem mówił również o pracy całej kadry oficerskiej i szeregowych jednostki.

W imieniu wyróżnionej jednostki zabrał głos oficer Szymański, który zapewnił że dołożą oni wszelkich starań, aby nie zawieść zaufania. Po defiladzie odbyła się następnie uroczystość przekazania do użytku kompletu urządzeń sportowych. (r)

Najgorsze są te przeloty lub niedoloty. Ściąganie szybowca na start nie jest zajęciem lekkim. Jednak na twarzach dziewcząt nie widać niezadowolenia...

LISIE KĄTY

DAŁY IM SKRZYDŁA

NIE sposób zliczyć listów od dziewcząt, jakie w ciągu szeregu lat trafiały do redakcji, listów pełnych rozżalenia na los, areokluby, przepisy i inne czynniki, utrudniające im dostanie się na szkolenie lotnicze. Zdarzały się także listy, których autorki dzieliły się z redakcją swym szczęściem, że ziściły się ich marzenia o lataniu, ale tych było znacznie mniej. Nic w tym dziwnego. Po zamknięciu przed kilku laty jedynej żeńskiej szkoły szybowcowej w Lęborku tylko te najbardziej uparte i wytrwałe trafiały na szybowiska, ale odnoszono się do nich zazwyczaj niechętnie i z rezerwą.

Pewną zmianę na korzyść dziewcząt można było zanotować już w roku ubiegłym, o czym świadczył specjalny żeński turnus szkolenia szybowcowego w Strzebielinie. W tym roku sytuacja znacznie się poprawiła. Nie ograniczono się bowiem do jednego turnusu, ale prowadzi się je przez cały tak zwany sezon lotny, tzn. od kwietnia do listopada włącznie. Rola szkolenia dziewcząt przypadła tym razem w udziale Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach. Przy tej właśnie okazji odwiedziliśmy Lisie Kąty w czasie lipcowego turnusu.

WALKA Z UPAŁEM

Tegoroczna lipcowa pogoda dała się nam wszystkim we znaki. Zadowoleni z niej byli niewątpliwie tylko szczęśliwi posiadacze urlopów, spędzający je nad morzem. Jednak dziewczęta na nią aż tak bardzo nie narzekały. Mimo skwaru ochoczo pracowały na starcie. Tak, tak, latanie to nie tylko przyjemność, ale także praca i to nie lekka. Ściągnięcie szybowca z miejsca lądowania, podczepienie linki — to jak na kobiece możliwości wysiłek niemały. Ale cóż znaczy ten trud w porównaniu z perspektywą latania. Zroszone potem czoło otrze się chusteczką, szklanka zimnej wody z sokiem ugasi na chwilę pragnienie, a następny lot doda nowych sił. Byle szybciej przerobić kolejne zadanie, zbliżyć się do samodzielnego lotu.

GRUPA ŻEŃSKA I MIESZANA

Z ilością kandydatek było trochę kłopotu. Siedemnaście osób, to — przy metodzie szkolenia na dwusterze — na jedną grupę za dużo („Czapla" wytrzyma, ale instruktor, wykonujący z każdym uczniem po 4—6 lotów dziennie — nie bardzo!), a na dwie — trochę za mało. Skorzystali więc z tego mężczyźni, których pięciu dokooptowano do turnusu i w ten sposób utworzono dwie grupy: żeńską i mieszaną — obie po 11 osób. Grupę żeńską prowadził instruktor Płaziński, mieszaną — instruktor Lewandowski. Który z nich był bardziej zadowolony? To ich tajemnica. Jedno z czym się zdradzili: spokojniejsi są, gdy do pierwszego samodzielnego lotu wypuszczają mężczyznę. O kobiety więcej się denerwują. Czy potrzebnie? Nie jestem przekonana. Opanowanie i szybka decyzja w niespodziewanej sytuacji nie są związane — moim zdaniem — z płcią. Rolę odgrywa tu raczej inteligencja i usposobienie człowieka.

„Pasowanie na pilota". Instruktor Płaziński — jak widać — dla dziewcząt jest bardziej pobłażliwy.

PIERWSZA SIÓDEMKA

Nadszedł wreszcie niecierpliwie oczekiwany dzień laszowania. W grupie instruktora Płazińskiego samodzielne loty zapoczątkowała Alicja Januchowska z Poznania, za nią miłe sam na sam z „Czaplą" w powietrzu odbyła Romana Sakowska z Warszawy, potem Irena Dawyniuk z Torunia, Jadwiga Kowalska i Danuta Stiefel — obie z Gliwic, zaś z grupy mieszanej — Barbara Gajl z Warszawy i Maria Dawgielewicz z Poznania. Tak więc po niecałych czterech tygodniach nauki (turnus trwa niecałe 5 tygodni) siedem dziewcząt, tradycyjnym klapsem wymierzonym przez instruktora, zostało pasowanych na pilotki. Teraz czekało je dalszych dziewięć lotów na „Czapli", a następnie przelaszowanie na jednomiejscowy szybowiec „Sroka". I znowu klaps (ta tradycja jest ściśle przestrzegana nie tylko przy pierwszym locie, ale także przy każdym nowym typie szybowca) przed wykonaniem kolejnych dziewięciu lotów, a wreszcie... trzy mewki w klapę i pożegnanie ze szkołą.

Pierwsze samodzielne loty dokonują zwykle pewnego rodzaju przełomu w szkolącej się grupie. Są one bodźcem dla tych, którym nauka latania idzie nieco słabiej. Ambicja nie pozwala im pozostawać w tyle, toteż czynią wszystko, aby dorównać swym koleżankom.

TELEFON BEZ DRUTU — CZYLI INTUICJA

Byłam akurat na starcie, kiedy swój pierwszy samodzielny lot na „Czapli" wykonywała Barbara Surówka z Krakowa. Zadanie normalne: start z wyciągarki, wyczepienie linki holowniczej, czterozakrętowa rundka i lądowanie. Wszystko odbywało się jak najbardziej poprawnie, jak by drążek sterowy trzymała doświadczona ręka. Instruktor Płaziński bez przerwy śledzi każdy „krok" szybowca. W pewnej chwili, gdy „Czapla" zbliża się do miejsca gdzie powinna wykonać trzeci zakręt, instruktor mówi: Basiu, masz wysokość, poleć jeszcze dalej... i za chwilę dodaje: a teraz zakręt...

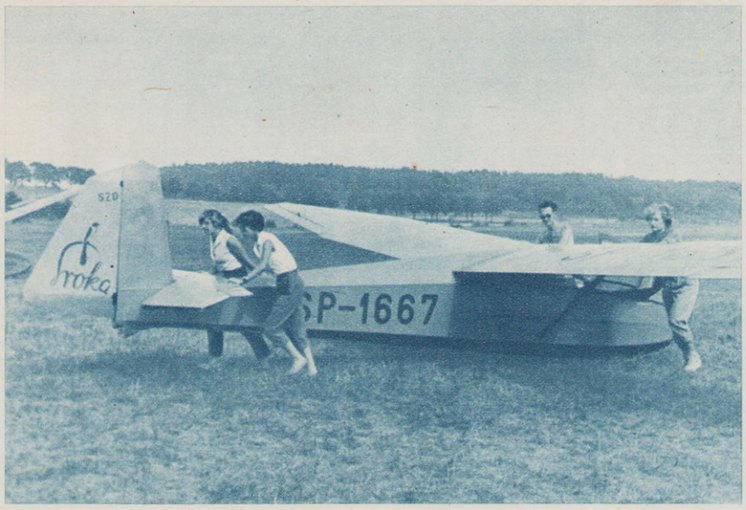
Spojrzałam na niego zdziwiona, czy przypadkiem nie ma jakiegoś połączenia z szybowcem. Ale nie, instruktor mówił w przestrzeń, a Basia, jakby siłą intuicji wiedziona, wykonywała ściśle jego polecenia. Większą jednak rolę niż intuicja odegrało tu niewątpliwie prawidłowe obliczenie podejścia do lądowania.

ELŻBIETA I ROMA W ROLI MECHANIKA

Wiadomo powszechnie, że tak wyciągarkę jak i ściągarkę muszą obsługiwać mechanicy. Tymczasem szkoła ma tylko mechanika wyciągarkowego, a na ściągarkowego nie ma etatu. Zaangażowano więc na ryczałt jednego z pilotów, z uprawnieniami mechanika, który przyjechał do Lisich Kątów na trening. Ale gdyby jeden mechanik chciał obsłużyć obie grupy szkolne, czas jego pracy równałby się 12—16 godzinom dziennie, a to, wziąwszy pod uwagę panujący na lotnisku skwar, jest ponad ludzkie siły. Wobec tego dziewczęta — Elżbieta Zgrzebnicka i Roma Sakowska postanowiły nauczyć się obsługiwać ściągarkę, co też uczyniły i ściągały linkę nie gorzej niż mechanik.

RÓŻNE DROGI PROWADZĄ DO LATANIA

Utarło się przekonanie, że jedynym celem większości dziewcząt przyjeżdżających na szybowisko jest urządzenie sobie wakacji i szukanie wrażeń. Potem nikt ich w aero-



„Sroka" w drodze na start.

Elżbieta Zgrzebnicka z Radomia doskonale dawała sobie radę z obsługą ściągarki.

klubie nie widzi. Czy rzeczywiście tak jest w istocie? Skłonna jestem powiedzieć NIE. Nauka latania wymaga jednak i wysiłku i poświęcenia, a wygodnictwo nie jest do tego zdolne. Sama praca na starcie nie jest lekka, a i przed przyjazdem do szkoły też trzeba było zdać egzamin z teorii, a tym samym uczyć się. Przeprowadzając prostą kalkulację — trud ten dla spędzenia li tylko wakacji naprawdę się nie opłaci. Wśród tych dziewcząt, które obserwowałam w Lisich Kątach, dominawała raczej kalkulacja innego rodzaju: latać za wszelką cenę.

Aby stworzyć sobie pewien obraz, jakimi drogami trafiły one do lotnictwa, poprosiłam je o odpowiedź na następujące pytanie: „Co skłoniło mnie do odbycia szkolenia szybowcowego?" Kilka z nich zacytuję:

MARYSIA D.: „Wielu spośród moich kolegów jest pilotami lub spadochroniarzami. Twierdzą oni, że szybownictwo dla kobiet jest bardzo trudną dziedziną sportu i szkolenie ich nie ma w ogóle sensu. Chcę udowodnić im, że się mylą i dlatego zgłosiłam się do aeroklubu. Zaczęłam od spadochroniarstwa, a teraz latam na szybowcu. Chciałabym bardzo jeszcze w tym roku zdobyć uprawnienia do lotów na holu, no i może uda się srebrna odznaka. Muszę przekonać chłopców, że my, dziewczęta, nie jesteśmy gorsze od nich".

JADZIA K.: „Nie marzyłam nigdy o lotnictwie. Decyzja przyszła nagle, po wysłuchaniu lotniczej pogadanki w szkole. Przyznam, że wyjeżdżając do Lisich Kątów nie byłam pewna czy dam sobie radę. Teraz jednak jestem pełna jak najlepszych nadziei. Wiem, że będę latać, a upór i silna wola zadecydują o wynikach".

ROMA S.: „Mając 14 lat byłam na filmie „Sprawa pilota Maresza". Niezmiernie podobał mi się odtwórca roli tytułowej Wieńczysław Gliński. Jak większość podlotków zakochałam się w aktorze. Moja sympatia ku niemu przejawiła się jednak nie w pisaniu listów z prośbą o fotosy, ale właśnie w zainteresowaniu lotnictwem. Gdy przybyło mi lat, wraz z nimi dojrzała decyzja i... dziś latam".

ALA J.: „Kiedyś przypadkowo znalazłam się na lotnisku. Trafiłam akurat na loty szybowcowe. Postanowiłam latać".

*

Różne drogi wiodły je do latania: ambicja, upór, chęć dorównania sympatii-pilotowi, przeczytana książka, obejrzany film; w sumie obudziło to w nich zamiłowanie do najpiękniejszego ze sportów — szybownictwa.

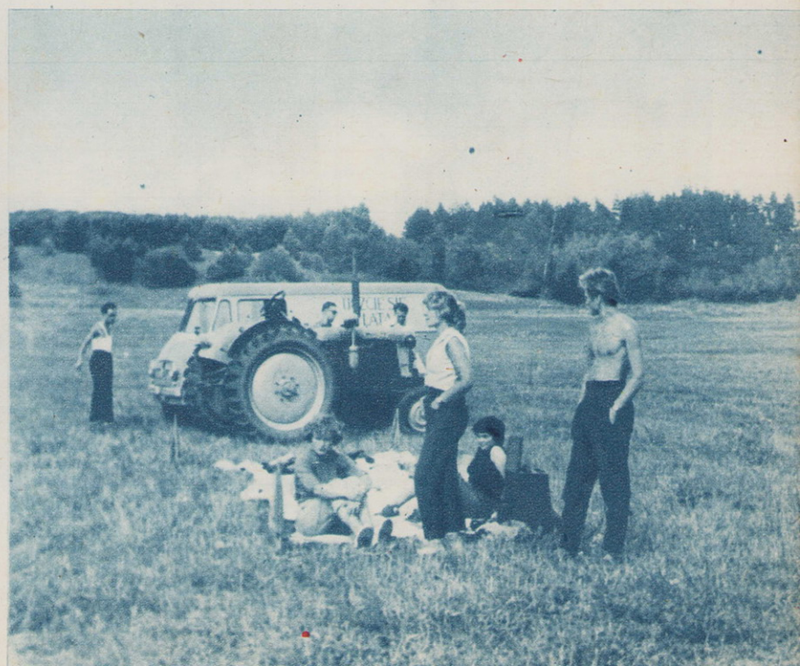
Wśród wszystkich dziewcząt tkwi nieprzeparta i niekłamana wola pokonania wszelkich trudności na drodze do lotnictwa. Chcą one latać i to nie tylko na szybowcach. Ich lotnicze plany na najbliższą przyszłość? Możliwie najszybsze uzyskanie drugiej klasy i... rozpoczęcie szkolenia samolotowego. Czy to im się uda? Pewnie nie wszystkim, ale większości — myślę, że tak. W dużej mierze zależeć to będzie nie tylko od samych dziewcząt, ale także od ich macierzystych aeroklubów. Jeżeli po powrocie ze szkoły znajdą one na lotnisku przyjazną atmosferę, taką z jaką zżyły się w Lisich Kątach (wszystkie zgodnie twierdziły, że żal będzie je opuszczać), jeżeli stworzy im się możliwości latania — na pewno plany ich będą realne. A wydaje mi się, że warto poświęcić im w klubach trochę uwagi. Czas już najwyższy, aby starą gwardię naszych szybowniczek wyczynowych, która powoli zaczyna się już wykruszać, zasiliły nowe nazwiska, z nowym, młodzieńczym zapałem.

JADWIGA SARNOCIŃSKA

Chronometraż prowadzi dziś Marysia Dawgielewicz.

Przygotowanie do lotu. Za chwilę Basia Surówka (pierwsza z prawej) wykona pierwszy samodzielny lot na „Czapli". Foto: J. Sarnocińska

Na starcie — w oczekiwaniu na swój kolejny lot.



SPOTKANIE MODELARZY W OPOLU

W dniu 19 lipca br., na lotnisku Aeroklubu Opolskiego, odbyły się zawody modeli szybowców A-2 i modeli zdalnie sterowanych. (Wyniki podaliśmy w nr. 31 „Skrzydlatej"). Obecnie zamieszczamy fotoreportaż z tych zawodów.

W porannej mgiełce rozpoczęły się pierwsze starty szybowców A-2. 53 zawodników stanęło do trudnej konkurencji.

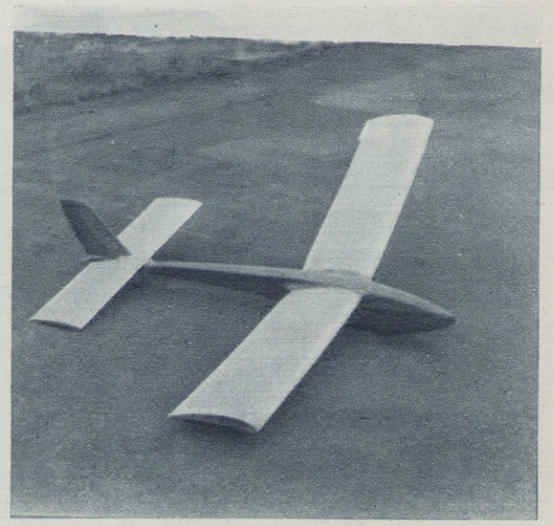
Startom modeli absolutnie nie przeszkadzały loty treningowe pilotów opolskich na „Czapli" i „Bocianie"

Ogólny widok startu szybowców A-2 w Opolu.

W opolskiej imprezie startowali wszyscy bez ograniczenia wieku i doświadczenia. Młodszym kolegom pomagali starsi.

Startuje na 200 m holu radiomodel modelarzy mieleckich.

Ciekawy szybowiec A-2 z poszerzonym skrzydłem, a z prawej dwa „seryjne" radiomodele konstr. T. Ratyńskiego, startujące w barwach Mielca.



Nowy radiomodel Bogusława Spundy, biorący po raz pierwszy udział w zawodach.

Zdjęcia: PAWEŁ EISZTEIN

Nasi zawodnicy w akcji: A. Kossowski (trzyma model) i J. Kosiński (nakręca gumę).

MISTRZOSTWA ŚWIATA
MODELI Z NAPĘDEM GUMOWYM WE FRANCJI

STANISŁAW ŻURAD

PRZED nami ciemne chmury, błyskawice i wystrzelające w górę kolorowe rakiety oznajmiające, że stolica i że święto, że piętnastolecie. Za chwilę koła samolotu dotykają betonu i oddychamy z ulgą — już w domu.

Wracamy z CHAMPIONNAT DU MONDE DES MODELES REDUITS D'AVIONS 1959 r. COUPE WAKEFIELD — FRANCJA. (18—19 lipca).

No jak, no co — które miejsce? — wołają z dala oczekujący na nas niecierpliwie — całe biuro wydziału modelarstwa i entuzjaści. Pokazujemy wymownym ruchem, że puchar uciekł nam sprzed nosa. Niestety, uciekł. O zmienności szczęścia, które było tak blisko.

Oto wyniki pierwszej dziesiątki: 1) **Dworzak Franciszek** (Czechosłowacja) — 900 pkt; 2)-**Hatschek Robert** (USA) — 900 pkt; 6) **Mc Gillivary Jack** (Kanada) — 900 pkt; 4) **Żurad Stanisław** (Polska) — 900 pkt; 5) **Zapasny Władimir** (ZSRR) — 900 pkt; 6) **Mackenzie Donald** (Kanada) — 900 pkt; 7) **Tysklind Lennart** (Szwecja) — 900 pkt; 8) **Bilgri Joseph** (USA) — 883 pkt; 9) **Cardoro Sueno Artur** (Portugalia) — 875 pkt; 10) **Kothe Herbert** (USA) — 873 pkt; 24) **Kossowski Anatol** (Polska) — 787 pkt; 59) **Kosiński Jerzy** (Polska) — 518 pkt.

Drużynowo: I — USA — 2 656 pkt; II — Kanada — 2 571 pkt; III — W. Brytania — 2 408 pkt; IV — Finlandia — 2 406 pkt; V — Włochy — 2 358 pkt; VI — NRF — 2 357 pkt; VII Szwecja — 2 301 pkt; VIII — ZSRR — 2 281 pkt; IX Portugalia — 2 275 pkt; X — Węgry — 2 257 pkt. Polska zajęła w rezultacie XV miejsce — 2 205 pkt za Czechosłowacją XIV.

Pierwszych 7-miu zawodników zrobiło więc dla swych ekip maksimum możliwych do zdobycia punktów, a o kolejności zajętego miejsca miał zadecydować 6 start. Niestety, nie spełnił on dobrze swojego zadania i opinie co do wyników są podzielone.

Skąd ta różnica zdań? Otóż wystartowało 7 modeli jednocześnie, które krążąc zaczęły się oddalać. Po 3-ch minutach były tak daleko, że już właściwie trudno było powiedzieć, który jest czyj i — komisja była bezradna. Jest to wina regulaminu, bowiem w takich wypadkach komisarze powinni jechać na motocyklach za modelami, mając je w polu widzenia. W przeciwnym razie prawdziwość wyniku jest bardzo problematyczna i zależy od siły wzroku komisarzy, który przecież nie jest równy jak też i modele nie wszystkie są na czarno pomalowane. Fakt, że pięć modeli lądowało prawie w tym samym miejscu, mówi sam za siebie. Okazuje się, że 50 gramów gumy to dużo i trzeba będzie chyba nad tym podyskutować w przyszłości.

Ogólnie można powiedzieć, że organizacja zawodów miała wiele braków, jak np. zdarzały się duże opóźnienia, nie przewidziano czasu na przejazdy itp. Wyjazd w pogoń za modelem przez bramę wylotową (lotnisko — baza wojskowa, zbudowane przez Amerykanów, ogrodzone było drutem kolczastym i siatką), która była zakorkowana stale napływającą publicznością. Nim się przez nią przejechało — model był już daleko. W tym miejscu należy się pochwała doskonałej organizacji naszych zawodów w Lesznie, które daleko przewyższały organizację zawodów we Francji. U nas czuło się troskę o model, by w żadnym wypadku nie zginął. Ekipie naszej zginęły dwa modele, z czego jeden mój zwrócono, natomiast model Kossowskiego przepadł.

Jakie mieliśmy możliwości? Kolega Kossowski — po 3-ch lotach miał 3 maksima i model mu uciekł, natomiast model zapasowy był niedoregulowany. Mógł on z powodzeniem znaleźć się w pierwszej 10-tce. Koledze Kosińskiemu natomiast w jednym z lotów — murowane maksimum — wyleciał grzybek wraz ze śmigłem i za lot ten otrzymał 0 punktów. Gdyby nie to, nasza ekipa miałaby zespołowo V miejsce, co byłoby bardziej prawdziwym obrazem sił, a różnica między III miejscem wynosiłaby tylko 23 sek. Na przyszłość wskazówka: należy załatwić zwolnienie zawodników na obóz i zorganizować go. Właściwie do ostatniej chwili nie było wiadomo czy dwóch zawodników z 3-osobowej ekipy otrzyma zwolnienie z pracy. Jest to bardzo denerwujące i źle wpływa na przygotowywanie modelarza.

Przyjemne jest, że modelarze zagraniczni przychodzą do nas podpatrywać jak i co zrobione. Zaczyna się zarysowywać pewien styl, pewna szkoła modelu polskiego. Zawodnicy zagraniczni podkreślają, że bierzemy udział w tych zawodach dopiero drugi raz.

Duże zainteresowanie wzbudzali zawodnicy Związku Radzieckiego, gdyż nie brali udziału w poprzednich zawodach, a także i u nas w Lesznie. Odbiło się to zresztą na wyniku ich ekipy, gdyż zawody zmuszają modelarzy do wysiłku, dają im bodźce do pracy oraz pozwalają na zobaczenie jaśniej linii, po której należy kroczyć w rozwoju. Ładny moment zawodów, kiedy zawodnicy radziecki i amerykański zamienili swoje modele by pozować do fotografii, został z przyjemnością utrwalony przez wielu modelarzy. W ogóle atmosfera zawodów była przyjemna i prawdziwie koleżeńska.

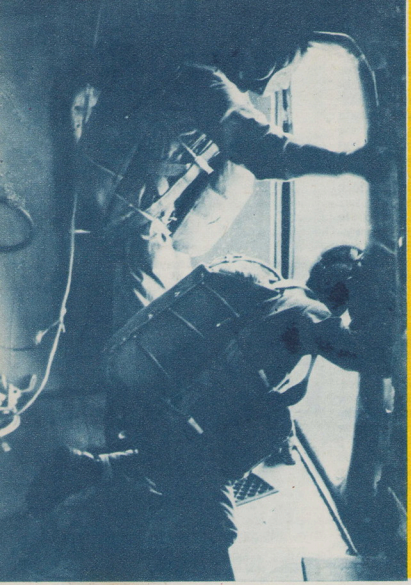
Sympatyczny Kanadyjczyk Donald Mackenzie, który zajął VI miejsce w mistrzostwach.

Komisja techniczna pracowała w hangarach lotniczej bazy amerykańskiej.

Dla informacji podaję, że zwycięska ekipa węgierska z roku ubiegłego zajęła dopiero X miejsce, że brało udział 22 ekipy — a modeli było 61. Zeszłoroczny mistrz świata Australijczyk Baker zajął 51 miejsce. Miał piękny model, lecz jakoś bez szczęścia — w jednym z lotów urwał gumę, w innym połamał śmigło. Doskonały Włoch Scardicchio zajął 34 miejsce, a wicemistrz z Leszna — Czechosłowak Ciżek był 54.

Na zakończenie zawodów odbył się uroczysty bankiet i wręczenie upominków. Uroczystość przeciągnęła się do późnej nocy, zawodnicy wymieniali doświadczenia i adresy. Na drugi dzień zaprezentowano akrobację 5-tki myśliwców odrzutowych USA. Było także przyjęcie u ojców miasta Troyes oraz wizyta w Brienne, no i cudny Paryż.

Stoliki komisji sędziowskiej na betonie lotniska w De Brienne Le Chateau. W tyle flagi państw uczestniczących w mistrzostwach.
Foto: Z. Szajewski



Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

Powyżej: ostatnie spojrzenie na białą strzałę wyłożoną na lotnisku. Niżej odprawa skoczków AW, którzy skakali na sondę.

SKOKI NAD STOLICĄ

Moment oddzielenia się od samolotu An-2. Skoczek spada piękną żabką.

PIĘCSETKA

Czołowy skoczek wyczynowy Mistrz Sportu Jan Cierniak z Krakowa, w sobotę wieczorem dnia 25 lipca zajrzał do książki skoków i uświadomił sobie, iż tego dnia wykonał 500 skok z samolotu. W niedługim czasie, po ogłoszeniu oficjalnych wyników, dowiedział się również, że właśnie ten skok zadecydował o zwycięstwie w pierwszej konkurencji. Pokręcił głową i uśmiechnął się z niedowierzaniem.

CZERWONY HEŁM

Skoczek Aeroklubu Warszawskiego Lech Jeske startował na mistrzostwach w czerwonym hełmie ochronnym, na którym wymalował z jednej i drugiej strony cyfrę 14 — swój numer startowy. Wyglądał w nim okazale i poważniej co najmniej o kilka lat. Nie tylko. Czerwony hełm przynosił mu szczęście.

HARCERZE-SPADOCHRONIARZE

W mistrzostwach startowało trzech harcerzy-spadochroniarzy: Henryk Czyż z Wrocławia, Jerzy Koss z Warszawy i Ireneusz Zapaśnik z Gdańska. Wszyscy byli mili, uprzejmi, uśmiechnięci oraz nie palili papierosów. Wiadomo, harcerze. Mistrz Sportu Jerzy Koss w miesiącu sierpniu będzie szkolił hacerzy na kursie spadochronowym. Na ten cel poświęcił swój urlop i wyjechał z Warszawy pod zielone płótno namiotu.

FILM O SPADOCHRONIARZACH

Na mistrzostwach przebywała grupa filmowców, która kręciła barwny film dokumentalny o skoczkach spadochronowych. Operatorzy dokonywali zdjęć z samolotu i śmigłowca. Film reżyseruje Jerzy Kaden, twórca „Podniebnych zawodów" i „Szybowników świata".

KUBACZEWSKI PRZY TELEMETRZE

Pierwszy polski rekordzista świata Mistrz Sportu Jerzy Kubaczewski z Ostrowa, który w 1954 roku uzyskał rewelacyjny wynik 1,66 m od środka koła z wysokości 600 m, na mistrzostwach stał przy

Powyżej: Mistrz Sportu Zdzisław Szwedziuk (w środku) między młodymi skoczkami. Niżej: Skok z natychmiastowym otwarciem spadochronu.

„Żaba" widziana trzy czwarte od dołu.

telemetrze i wypatrywał zawodników oddzielających się od samolotu. Gdy zawołał: skok!, instruktor Jan Filus z Katowic stojący przed białą strzałą dawał sygnał po upływie 5 sekund. Wtedy to mali chłopcy, którzy zgłosili się do pomocy (tak im się podobało) zastępując komisarzy sportowych rozciągali lub ściągali białe płótna, tworząc lewe lub prawe ramię strzały. Według tego znaku-sygnału z ziemi skoczkowie spadający z wysokości 2 600 m kręcili ósemki.

KRAKOWIACY

Drużyna Aeroklubu Krakowskiego, której kapitanem był Mistrz Sportu Jan Cierniak po zakończeniu skoków i załadowaniu spadochronów na samochód szła gęsiego spod krzyża w stronę hangaru śpiewając wesołe piosenki. Natomiast przed wejściem do samolotu wznosili swój okrzyk spadochronowy. Oczywiście wzbudzali tym duże zainteresowanie wśród zawodników, jak i zebranej publiczności. (m)

Lądowanie w ramionach krzyża

Spadochron Szwedziuka.

1000 SKOKÓW SZWEDZIUKA

Napisał: TADEUSZ MALINOWSKI (4)

CZEKOLADA ZA SKOK

TŁUM na lotnisku falował i niecierpliwie oczekiwał desantu spadochroniarzy. Z każdą jednak minutą pogarszały się warunki atmosferyczne. Pokaz myśliwskich Jaków został odwołany, a lecące samoloty bombowe typu Il-2 zawrócone. Szwedziuk jako dowódca oddziału desantowego znajdował się już w powietrzu. Obserwował z niepokojem rękaw lotniczy zawieszony na hangarze. Wisiał nieruchomo i do tej pory nie wskazywał jakiegokolwiek kierunku wiatru.

Z przeciwległej strony nadchodziły chmury burzowe. Maszyna i rejon lotniska znajdowały się w ciszy, która zapowiadała burzę. Denerwowała ona i podniecała.

Kilkadziesiąt tysięcy osób trwało z uporem na lotnisku opasując go szerokim zwartym pierścieniem. Przyjechali z bliska i z daleka, aby zobaczyć lotników i samoloty.

Szwedziuk jeszcze raz wyjrzał z dwusilnikowej maszyny. Olbrzymi tłum ludzi, który zapewne w tej chwili patrzył na samoloty, upewnił go w podjęciu decyzji. Po chwili kilkunastu żołnierzy zawisło między niebem a ziemią, opadając wolno na spadochronach. Była to najwyższa pora skoku. W kilkanaście sekund później spadł ulewny deszcz. Wszyscy lądowali w odległości 200 m od trybuny. Ludzie zaczęli uciekać przed ulewą. Tymczasem od trybuny nadjechał czarny Chevrolet, z którego mimo deszczu wysiadła bardzo przystojna i uśmiechnięta dziewczyna i każdemu wręczyła dużą tabliczkę czekolady.

Szwedziuk długo pamiętał smak czekolady otrzymanej za skok.

CEGŁA W CZASZY

W dniu święta lotnictwa w Łodzi (1950) skokiem z samolotu Ut-2 z opóźnieniem 30 sekund Zdzisław Szwedziuk otworzył pokazy lotnicze, którym przyglądało się kilkadziesiąt tysięcy osób. W czasie układania czaszy przesypał ją talkiem zabarwionym tartą cegłą (ok. 2,5 kG), aby zwrócić większą uwagę na „lot" spadochroniarza. Efekt był imponujący. Równocześnie z głośnym echem otwarcia się czaszy wydobyła się z niej czerwonawa chmura pyłu. Ludzie później opowiadali, że widzieli strugi powietrza przy otwarciu się spadochronu.

Jesienią 1950 roku Szwedziuk wykonał skok w Nowym Targu z wysokości 1 500 m z opóźnieniem 31 sekund. Wielu spadochroniarzy do dnia dzisiejszego pamięta ten niecodzienny wyczyn. Wtedy to po 28 sekundzie spadania, kiedy nie otworzyła się czasza spadochronu głównego, Szwedziuk na wysokości około 70 m(!) wyszarpnął uchwyt spadochronu zapasowego. Otwarcie spadochronu nastąpiło poniżej 50 m(!). Wówczas pomyślał sobie: jak to dobrze, że człowiek skacze z dwoma spadochronami.

W styczniu 1951 roku został przeniesiony na kurs pilotażu, gdzie przeszedł pomyślnie cały program szkolenia. Instruktor Janusz Jaros wypuścił Szwedziuka jako pierwszego swojego ucznia na samolocie Ut-2. Szwedziuk sądził, że wkrótce przejdzie na maszynę Jak-9, a następnie na samoloty odrzutowe. Wszystkie te plany pokrzyżowało przeniesienie służbowe. Ukończył program na Ut-2 i zaczął latać na Jaku-9. Jednak z tytułu zajmowanego stanowiska musiał interesować się sprawami spadochronowymi.

SKOK Z JAKA-9

Zamiar wykonania skoku z samolotu bojowego, a szczególnie z myśliwskiego Jak-9, miał już od dawna. Takiej okazji doczekał się wreszcie będąc instruktorem w Radomiu. Teoretyczne założenia skoku z tego typu samolotu miał szczegółowo przestudiowane, poparte zresztą praktycznymi treningami na ziemi. Pozostała mu ostatnia trudność do pokonania, a mianowicie: zezwolenie komendy szkoły oraz znalezienie pilota, który by podjął się tego zadania.

Wreszcie uzyskał zgodę. Pilotem został jego rodak z Wilna kpt. Mieczysław Śmiechowski. Skok wyznaczono na 24 lipca 1951 r. Dzień ten okazał się niezbyt sprzyjający do tego rodzaju przedsięwzięcia ze względu na niski pułap, który nie przewyższał 1 200 m. Mimo to postanowił wykonać ten skok. Na lotnisku zebrali się wszyscy piloci z komendantem szkoły na czele, ponieważ skok Szwedziuka miał być pokazowym dla personelu latającego, zaś dla niego doświadczalnym.

Dopiero podczas nabierania wysokości zaczął odczuwać tremę, a raczej budziła się w nim pewna doza niepewności czy teoretyczne założenia zdadzą egzamin w praktyce. W pewnej chwili pilot dał znak przygotowania się do skoku. Szwedziuk wykonał czynności związane ściśle z założeniem skoku przymusowego przez burtę z danego typu samolotu. Ponieważ osłona drugiej kabiny była zdjęta na ziemi, ostatnią czynnością przed oddzieleniem się od samolotu było wsparcie się na lewej burcie kabiny.

Zasadniczym momentem, jaki przewidywał Szwedziuk w teoretycznym rozwiązaniu tego skoku, była bezpieczna odległość przejścia pod statecznikiem poziomym i dlatego odbicie to skierował jak najbardziej do dołu. Obawiał się również, aby w chwili oddzielenia się od kabiny strugi powietrza nie ustawiły tułowia w pozycji prostopadłej do ziemi, co stworzyłoby najbardziej niebezpieczną sytuację przy przelocie pod statecznikiem. Dlatego też w chwili odbicia się natychmiast podkurczył nogi pod siebie i w takiej pozycji przeleciał pod statecznikiem. Wtedy go porządnie zamieszało i w końcu znalazł się poza oddalającym się samolotem. Po 8 sekundach opóźnienia Szwedziuk wylądował tuż przy kwadracie. Był to jego 197 skok.

Kpt. Zdzisław Szwedziuk ze swym psem Pojem.

PRZYMUSOWY — ODPOCZYNEK

W czasie skoku kontrolnego (trzeci tego dnia) po uzyskaniu wysokości 1 000 m Szwedziuk oddzielił się od samolotu Po-2 i wykonał opóźnienie 10 sekund (253 skok). Podczas otwarcia spadochronu znalazł się w nieodpowiedniej pozycji — plecami do ziemi, a głową w dół. Po wyszarpnięciu uchwytu czasza zaczęła pełznąć po nogach. Ponieważ miał rozstawione nogi, linki zaczepiły o prawą nogę w okolicy kolana. Wtedy odczuł silne szarpnięcie oraz silny ból. W pierwszej chwili nie zdawał sobie z niczego sprawy. Gdy chciał poprawić się w uprzęży, zauważył że noga powyżej kolana zgięła się pod kątem 45°. Zrozumiał, że jest niedobrze. Otworzył spadochron zapasowy.

Leżąc 4 miesiące w szpitalu obiecywał sobie, że jeśli kiedykolwiek założy spadochron na plecy, to powinien złamać sobie obie nogi. Ocalenie nogi zawdzięcza chirurgowi wojskowemu ppłk. Turskiemu.

Szpital opuścił w styczniu 1952 r. i otrzymał zakaz skakania. Ale już w czerwcu (bez zezwolenia) wykonał skok, przy czym silnik samolotu przerwał zupełnie pracę na wysokości 30 m. Wówczas Szwedziuk pomyślał sobie: „Jeszcze jedna przestroga, po co się pchasz człowieku do skoków". Skok oczywiście zrobił, ale wszystko się wydało. Został ukarany.

WYSTRZELONY W POWIETRZE

W kwietniu 1955 roku dokonał skoku z opóźnieniem 8 sekund z wysokości 1 200 m w czasie wykonywania korkociągu przez samolot Jak-18. Tego samego roku poświęcił dużo czasu na trening, owocem którego było uzyskanie tytułu Spadochronowego Mistrza Polski na rok 1955.

W dniach 11 i 17 października 1955 roku Szwedziuk wykonał 2 skoki z samolotu Tu-2 przy pomocy wyrzucanego fotela. Na sygnał zapalającej się lampki szybko wykonał czynności przygotowawcze. Jednocześnie ze ściągnięciem palcami dźwigni nastąpiło oddzielenie się od maszyny. Szwedziuk poczuł mocne uderzenie strug powietrza. Wkrótce nastąpiło oddzielenie się fotela i lądowanie. Te dwa skoki (653 i 654) przyniosły mu wiele przyjemnych wrażeń.

1 000 SKOKÓW

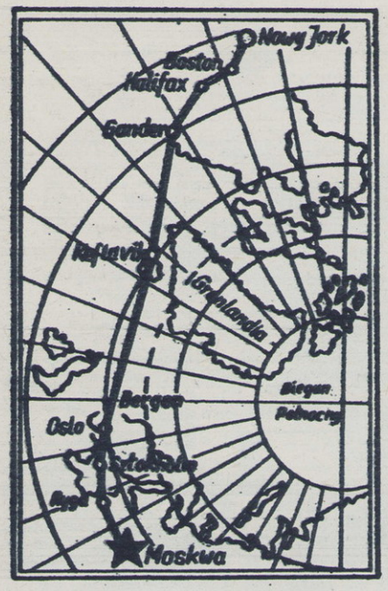
Następne lata to okres dalszego podnoszenia poziomu wyczynowego Zdzisława Szwedziuka. W 1956 roku brał udział w III Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Moskwie, gdzie zajął 24 miejsce. W 1957 roku kieruje większym desantem spadochronowym w rejonie Białegostoku. Na IV Spadochronowych Mistrzostwach Polski w Strzebielinie uzyskuje po raz drugi tytuł mistrzowski. Tego samego roku wykonuje 13 skoków nocnych. W 1958 r. bierze udział w przygotowaniu ekipy na mistrzostwa świata przebywając w Riazaniu w ZSRR. Dnia 10 marca 1959 roku wykonał jako pierwszy w Polsce 1 000 skok ze spadochronem. Był to skok ze śmigłowca z wysokości 1 500 m z opóźnieniem 10 sekund. W lipcu 1959 roku startował w V Spadochronowych Mistrzostwach Polski w Warszawie, na których zajął 4 miejsce.

Na tym kończymy cykl opowieści o kpt. Zdzisławie Szwedziuku, który swymi osiągnięciami jak i wysoką klasą sportową dodał blasku polskiemu spadochroniarstwu.

Z NOTATEK DOWÓDCY SAMOLOTU

NA Tu—114
Z MOSKWY DO USA

A. JAKIMOW (2)



Niestety, nie będziemy mogli widzieć go z powietrza. Również Amerykanie nie zobaczą lecącego radzieckiego giganta. Rozdziela nas dziesięciokilometrowa warstwa chmur, sięgająca niemal samej ziemi.

Jesteśmy już dziesięć godzin w powietrzu. Nowojorski port lotniczy Idlewild, gdzie mamy wylądować, komunikuje niepocieszające dla nas wiadomości: pogoda nie poprawia się. Zaczynamy obniżać lot i wchodzimy w całkowitą zasłonę z chmur. Wraz z drugim pilotem Iwanem Korniejewiczem Wiediernikowem odliczamy ze wskazań przyrządów każdą setkę i dziesiątki metrów. Nawigator Małchasjan nie odrywa oczu od ekranu radiolokatora.

Dwa tysiące, tysiąc, pięćset, trzysta, sto, w końcu pięćdziesiąt metrów, a ziemi nie widać. Przez radio cały czas dają nam polecenia dotyczące zmian kursu i wysokości. Polecenia te, wydawane w języku angielskim, tłumaczył na rosyjski amerykański lotnik znający nasz język i przekazywał je nam. Rzecz prosta, iż tego rodzaju dość skomplikowana procedura stosowana na kursie lądowania, gdzie droga jest dosłownie każda sekunda, doprowadzała do tego, że polecenia z ziemi tyczące poprawek kursu i kąta planowania wykonywaliśmy z pewnym opóźnieniem. Opuściwszy chmury na wysokości 30 metrów od razu stwierdzamy, że wyszliśmy nad lotnisko za daleko — jest duże ryzyko lądowania. Z wypuszczonym podwoziem przelatujemy szybko nad pasem i znów nabierając wysokości wchodzimy w chmury. Za drugim najściem wychodzimy dokładnie na pas i lądujemy.

Po 11 godzinach i 6 minutach lotu, pokonując odległość około 8 000 kilometrów, z czego prawie 5 000 nad morzami i oceanem nasz turbośmigłowy gigant Tu-114 wylądował w nowojorskim porcie lotniczym. Olbrzymi ciągnik pociągnął nas przed budynek portowy. Okazało się, że jego obecność na lotnisku nie była przypadkowa. Rzecz w tym, że Tu-114 posiadający solidny ciężar, nie tak łatwo ruszyć z miejsca. Na Międzynarodowym Salonie w Paryżu zdarzyła się bowiem taka oto historia z naszym samolotem:

Po wylądowaniu podjechał do Tu-114 ciągnik, aby przeciągnąć go na miejsce postoju. I tu okazało się, że ciągnik nie daje rady. Wówczas przysłano drugi ciągnik — maszyna ani drgnie. Dopiero dwa ciągniki „w parze" zdołały poruszyć samolot z miejsca i odprowadzić go na przeznaczone dla niego miejsce.

5 TYSIĘCY ZWIEDZAJĄCYCH DZIENNIE

A więc jesteśmy w Ameryce. Formalności wizowo-paszportowe zdają się nie mieć końca. Oddaliśmy paszporty, wypełniliśmy ankiety. Otaczają nas amerykańscy lotnicy i dziennikarze. Trzaskają migawki aparatów fotograficznych. Nawiązuje się pierwsza rozmowa. Wszyscy z uznaniem wyrażają się o naszym lądowaniu. Jeden z korespondentów pyta, dlaczego nie wylądowaliśmy za pierwszym razem. Odpowiadam przez tłumacza:

— Przed lądowaniem pragnąłem obejrzeć nieznane lotnisko.

— O key! — uspokoił się dziennikarz.

Różnica w czasie między Moskwą i Nowym Jorkiem wynosi pełnych siedem godzin. Wyleciawszy z Moskwy rano, przybyliśmy do Nowego Jorku przed południem według czasu miejscowego. W ten sposób dzień wypadł dla nas dłuższy od doby. Lot ten wniósł „poprawkę" do pojęcia o czasie.

A czasu tego mieliśmy bardzo mało: dosłownie każda minuta pobytu w USA miała z góry zaplanowane przeznaczenie. Cel naszego lotu sprowadzał się do tego, żeby przywieźć wicepremiera F. R. Kozłowa i pozostałych członków delegacji do Stanów Zjednoczonych na otwarcie radzieckiej wystawy w Nowym Jorku. Rzecz prosta, iż wystawa przykuwała uwagę i naszej załogi.

Radziecka wystawa w Nowym Jorku, rozmieszczona w olbrzymim gmachu „Coliseum", otwarta została rano dnia 30 czerwca. Dnia tego panował wielki upał — termometr wskazywał w słońcu około 40 stopni. Zwykle w taki dzień mieszkańcy miasta wolą, mając wolny czas, gdzieś pojechać: nad wodę, na plażę lub skryć się w cieniu parku. Jednakże w dniu otwarcia wystawy tradycja wzięła w łeb. Przed kasami sprzedającymi bilety na wystawę stały wielkie tłumy ludzi. Nowojorczycy przybyli do „Coliseum" całymi rodzinami. Wielu Amerykanów przyjechało z odległych miast samochodami i autobusami. Sale wystawy nie mogły wprost pomieścić wszystkich chcących zapoznać się z osiągnięciami radzieckiej nauki, techniki i kultury.

Ani skwar, ani wielki napływ zwiedzających powodujący ścisk i sporo zamieszania, nie mógł zmniejszyć zainteresowania, jakie okazywali Amerykanie dla radzieckich eksponatów. Z nadzwyczajną uwagą oglądali mieszkańcy Nowego Jorku tak makiety trzech radzieckich sputników, jak model rakiety okołosłonecznej „Mieczta" zaznajamiając się z sukcesami narodów radzieckich w dziedzinie opanowywania przestrzeni kosmicznych.

Amerykanie interesowali się literalnie wszystkim co było na wystawie. Z zachwytem oglądali model radzieckiego synchrofazotronu o mocy 10 miliardów elektronowoltów. Szczególne zainteresowania wzbudzały wśród nich prace radzieckich uczonych nad uzyskaniem kontroli łańcuchowych reakcji termojądrowych.

Robotnicy, farmerzy, studenci, służące, gospodynie domowe — ludzie ci całymi godzinami potrafili przebywać w salach wystawy i słuchać objaśnień przewodników.

Gdy pewnemu Amerykaninowi oglądającemu model Tu-114 na jego prośbę udzielono informacji o niektórych danych technicznych tego samolotu, ten nie dowierzał.

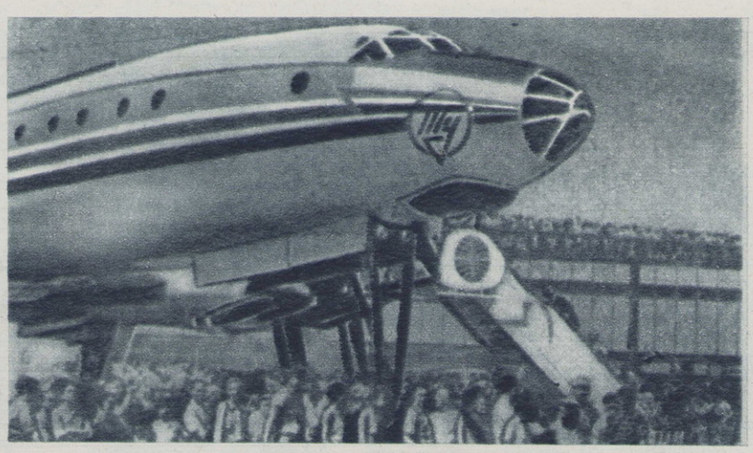
— Ja sam jestem lotnikiem — rzekł — lecz takich maszyn nigdzie na świecie nie widziałem. Czyż to możliwe?

Radziecki przewodnik poradził amerykańskiemu lotnikowi, aby pojechał do portu lotniczego w Nowym Jorku, gdzie będzie mógł zobaczyć prawdziwy Tu-114, który właśnie z pasażerami na pokładzie przyleciał z Moskwy do Nowego Jorku.

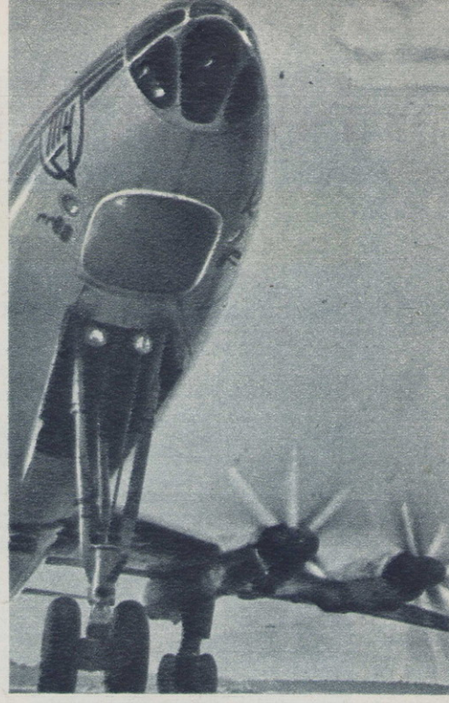
Poczynając od dnia 1 lipca miejsce, na którym stał na lotnisku Tu-114, stało się jakby jeszcze jedną salą radzieckiej wystawy w „Coliseum", tyle że pod otwartym niebem.

Od 10 rano do 4 po południu wyczekiwały przed naszym samolotem długie ogonki. Nieprzerwanym potokiem przyjeżdżały z Nowego Jorku i innych miast wciąż nowe tłumy. Nie mniej niż pięć tysięcy ludzi dziennie przechodziło przez samolot.

Członkowie załogi — nawigator Małchasjan, inżynier pokładowy Zabałujew, piloci Niuchtikow, Wiediernikow i Sapiełkin oraz ja sam niejednokrotnie słyszeliśmy jak Amerykanie zdumiewali się ogromnymi rozmiarami Tu-114. Setki razy musieliśmy odpowiadać na pytania, dotyczące rozpiętości i długości samolotu, mocy jego silników, pułapu i zasięgu oraz innych danych.



Radziecki olbrzym Tu-114 w nowojorskim porcie lotniczym Idlewild.



Rozmiary Tu-114 są rzeczywiście imponujące.

Szczególne, rzekłbym — zwiększone zainteresowanie wzbudzał Tu-114 wśród pilotów, nawigatorów i personelu technicznego amerykańskich i europejskich linii lotniczych. Piloci przychodzili oglądać nasz samolot wraz z całymi załogami, bezpośrednio po wylądowaniu na nowojorskim lotnisku. Rzecz prosta, zadawali nam dużo pytań bezpośrednio dotyczących właściwości lotnych i technicznych samolotu i prosili, aby pokazać im kabinę załogi, organy sterowania i przyrządy pokładowe.

Otworzywszy drzwi kabiny pilotów, zapraszałem gościnnie kolejną załogę:

— Proszę wejść!

Dla nas, przyzwyczajonych do przestrzenności wnętrz Tu-114 i celowego, swobodnego rozmieszczenia stanowisk załogi, rzeczą zabawną wydało się zachowanie amerykańskich lotników, którzy pojedynczo, odwracając się bokiem wchodzili do kabiny. Jak wielkie musiało być ich zdziwienie, gdy nie tylko mieścili się w niej całymi załogami, ale jeszcze zostawało sporo miejsca dla innych zwiedzających. Nawet najzajadlejsi sceptycy, a byli i tacy, nie mogli ukryć podziwu widząc wielkość i udogodnienia kabiny pilotów i doskonałość jej wyposażenia. Wszyscy bez wyjątku wyrażali aprobatę dla dużych rozmiarów tarcz i strzałek przyrządów nawigacyjno-pilotażowych i przyrządów kontrolujących pracę silników, co pozwala na obserwację ich wskazań bez specjalnego natężenia wzroku.

Zdumienie naszych gości spowodowane było przede wszystkich tym, że wszystkie — nawet najnowsze — samoloty amerykańskie posiadają kabiny załogi bardzo ciasne, a przyrządy pokładowe bardzo małych rozmiarów. Mówili nam o tym lotnicy z „Pan American Airways" i „Western Airlines". Okoliczność ta, rzecz oczywista, utrudnia pracę załogi, czyni ją bardziej nużącą, szczególnie w przypadkach lotów dalekodystansowych, na wielkich wysokościach i w trudnych warunkach meteorologicznych.

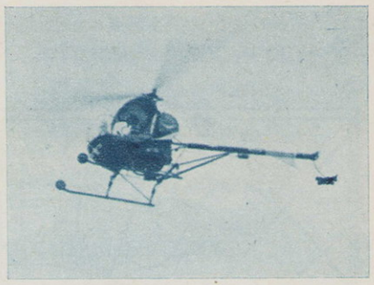
CIĄG DALSZY NASTĄPI

NOTATKI Z XXIII SALONU

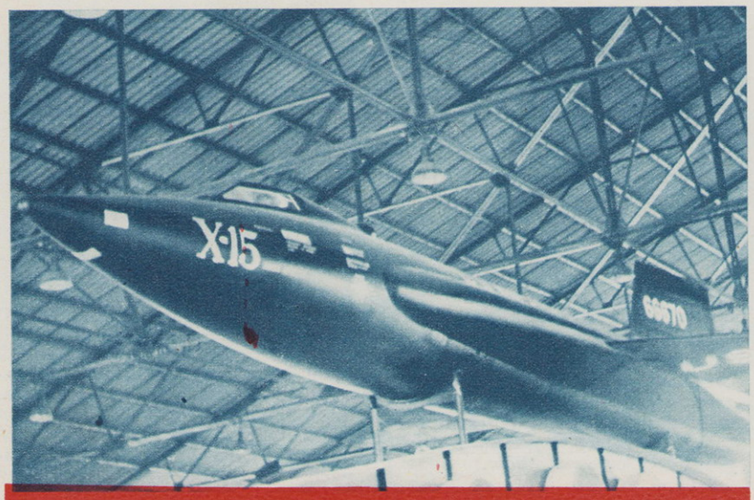
Opinie polskich fachowców

Zebrał i zanotował: JERZY R. KONIECZNY

ZDJĘCIA: A. ABŁAMOWICZ (2), J. R. KONIECZNY (2), Z. KORSAK (1), R. WITKOWSKI (3).



Śmigłowiec Hughes 269 A (USA).



Makieta amerykańskiego samolotu-rakiety X-15.

Włoski odrzutowiec Fiat G 91 i... wyłożone obok jego uzbrojenie.

Jak wiadomo, tegoroczny XXIII Międzynarodowy Salon Lotniczy w Paryżu odwiedziła (na krótki wprawdzie okres) dość liczna grupa polskich fachowców lotniczych, która wyjechała do Francji w ramach wycieczki autokarem zorganizowanej w tym celu przez Aeroklub PRL. Do niektórych jej uczestników zwróciłem się z prośbą o wyrażenie krótkiej opinii o Salonie i odbytych na nim pokazach. Oto one:

Mgr inż. RYSZARD LEWANDOWSKI (Instytut Lotnictwa — Warszawa): Już bardzo pobieżne obejrzenie tegorocznego Salonu pozwala się zorientować, że technika lotnicza coraz silniej ciąży w kierunku pocisków sterowanych i rakiet. Widziało się znaczną ilość zarówno samych pocisków jak i ich elementów, jak agregaty, stabilizatory lotu, urządzenia telesterowania itp. Oczywiście nie ustaje rozwój samolotów komunikacyjnych dużych i małych, dla sportu i dla rolnictwa, nie mówiąc już o sprzęcie bojowym. Za jedną z najciekawszych konstrukcji uważam samolot krótkiego startu Breguet 940 „Integral", demonstrowany z powodzeniem w locie. Rozczarował mnie brak koleoptera; maszyny tego układu są już rozwijane od paru lat, ale widocznie jeszcze nie dojrzały do publicznej demonstracji. Na pokazie największe wrażenie wywarł na mnie francuski zespół akrobacyjny, szwedzka delta J 35 „Draken" oraz zespół akrobacyjny RAF-u.

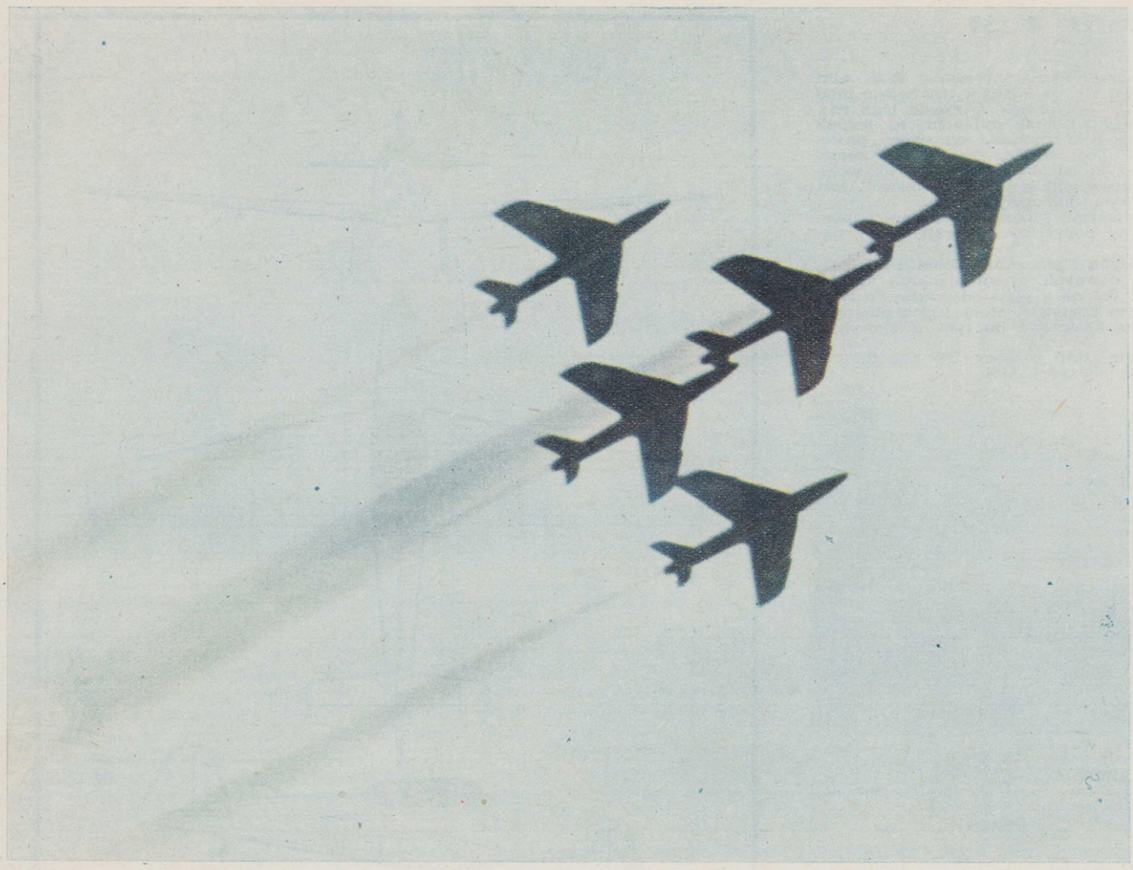
Mgr inż. STANISŁAW SKRZYDLEWSKI (szybowcowy pilot doświadczalny — SZD-Bielsko): Na Salonie byłem w ogóle po raz pierwszy, więc trudno tu cokolwiek porównywać. Uderzyły mnie przede wszystkim rakiety. To robi jednak wrażenie. Z pokazów w locie najbardziej podobały mi się zespoły akrobacyjne: francuski, angielski; no i oczywiście szwedzki samolot „Draken". Szczególnie interesujący był sposób podejścia pilotów do latania na deltach — pewny i śmiały. Z innych maszyn podobał mi się kanadyjski transportowiec Convair 540, wykonywał on ślizgi z jednym silnikiem na małej wysokości. Pokazy szybowcowe były słabe.

Mgr inż. JAN CZERWIŃSKI (kierownik zespołu krakowskiego biura konstrukcyjnego APRL): Wszystko co na Salonie pokazano znałem już z zagranicznej prasy fachowej. Żadnych rewelacji nie zademonstrowano, niemniej jednak — mimo krótkiego pobytu — mogłem zobaczyć tam parę ciekawych detali maszyn, których prasa na ogół nie opisywała. W czasie pokazów zaimponował mi „Draken", jego niesłychana zwrotność w powietrzu i rozpiętość prędkości. Dość efektowne były też pokazy śmigłowców. Z rzeczy szybowcowych było niewiele. Interesujący był produkowany z licencji francuskiej niemiecki bezogonowiec AV-22 z 12-konnym silnikiem oraz mały śmigłowiec niemiecki „Bölkow". Okazuje się, jak wiele można osiągnąć bardzo prymitywnymi nieraz środkami. Trzeba mieć tylko możliwości eksperymentowania i trochę fachowej literatury. Usiłowałem też na wystawie szukać przyrządów szybowcowych, ale bez powodzenia. Nie znalazłem ich.

Inż. BRONISŁAW ŻURAKOWSKI (konstruktor śmigłowcowy — Warszawa): Międzynarodowe wystawy lotnicze widziałem już trzy; pierwszą — jeszcze jako student — w 1934 r., drugą — w 1957 r., no i trzecią — obecny XXIII Salon. Tym razem jednak stanowczo za krótko. Najtragiczniejsze dla mnie było chyba to, że nie mogłem wziąć udziału, ze względu na zbyt późne przybycie do Paryża, w odbywającym się w tym czasie kongresie śmigłowcowym i aparatów pionowego startu. Ogólnie rzecz biorąc, tegoroczny Salon potwierdza moją, od dawna zresztą wysuwaną tezę, tak w publicznych wystąpieniach, jak i na łamach „Techniki Lotniczej", że turbiny są przyszłością w rozwoju śmigłowców. W tym roku wszystkie większe śmigłowce posiadały napęd turbinowy. Żałuję bardzo, że nie mogłem zobaczyć w locie angielskiej „Rotodyny". Po raz pierwszy też widziałem śmigłowce-amfibie, np. S-62. Z ciekawostek warto wymienić: oprofilowaną głowicę wirnika w śmigłowcu Sikorskiego, francuski popularny wiatrakowiec „Girhel" oraz amerykański trójłopatowy śmigłowiec dwumiejscowy Hughes 269 A, który zgrabnie latał. Szkoda, że nie widziało się w locie małego niemieckiego śmigłowca „Bölkow".

Śmigłowiec „Alouette III" (Francja).

Stoisko propagandowo-modelarskie (czyli po prostu sklepik) znalazło też swe miejsce na paryskim Salonie.



Piątka angielskich „Hunter'ów" pod niebem Le Bourget.

Mgr inż. LESZEK PIECHOWSKI (Instytut Lotnictwa — Warszawa). Jako specjalistę silnikowego interesowały mnie przede wszystkim silniki, a najbardziej cały zakres produkcji francuskiej firmy Turbomeca. Ciekawe były przy tym silniki pochodne tej firmy produkowane przez wytwórnię Blackburn: na przykład francuski „Noratlas" pokazał m. in. wznoszenie wyłącznie na silnikach „Turbomeca". Co charakterystycznego zaobserwować można było w tej dziedzinie? Otóż, np. łopatki turbinowe Turbomeca wykonane są jako jedna całość, łącznie z tarczą turbiny. Zwróciły też moją uwagę silniki dwukonturowe produkcji firm angielskich i amerykańskich. Mają one dwie zalety: pierwsza — przy stosunkowo nieznacznym wzroście powierzchni czołowej silnika uzyskuje się znaczny wzrost ciągu na powierzchnię jednostkową zużycia paliwa; druga — to znaczne zmniejszenie hałasu, co jest przecież istotne dla samolotu. Ogólną tendencją w tej dziedzinie jest obecnie mechanizacja układu łopatkowego sprężarki — nastawne łopatki sterownicze. Wynika to z konieczności uzyskania wysokich sprężów przy zachowaniu płaskiej charakterystyki sprężarki. Z punktu widzenia technologicznego najciekawsze były niewątpliwie łopatki ostatnich stopni silnika turbinowego „Gnom" (niezwykle małe, mniejsze od paznokcia w małym palcu). Zaskakujące dla mnie było również to, że silniki turbinowe dymiły w czasie pokazów. Poza tym, na pokazach zwrócił moją uwagę holenderski śmigłowiec „Kolibrie", którego zresztą pierwszy raz widziałem. Posiada on bardzo ciekawe cechy: prostota budowy i duża zręczność manewrowania. Podobało mi się jego zejście na autorotacji i przyhamowanie tuż nad ziemią.

Inż. RYSZARD WITKOWSKI (śmigłowcowy pilot doświadczalny IL — Warszawa). Zarówno ekspozycja naziemna, jak i pokazy w powietrzu wykazały dobitnie, że w technice śmigłowcowej nadeszła era turbinowa. Dziś już nie potrafię sobie w ogóle wyobrazić śmigłowca pasażerskiego czy transportowego z napędem tłokowym, który miałby tak świetne wskaźniki ekonomiczne i osiągi, jak np. Vertol 107, Bell 204, „Iroquois" czy Sikorsky S-61. Silniki tłokowe pozostają już tylko środkiem napędowym śmigłowców lekkich, takich jak pokazany na Salonie Hughes 269 A, czy też wypróbowane maszyny Agusta-Bell, na których pokazy były imponujące. Śmigłowcowa część wystawy nie była wolna od pewnych dziwolągów — choćby śmigłowiec jednołopatowy produkcji NRF (dotychczas nielatający) czy też wiatrakowiec le Girhel, będący jakimś echem dawnych lat. Szkoda, że na tegorocznym Salonie nie pokazano raz jeszcze śmigłowca SM-1. Holując szybowiec i demonstrując swój udany dźwig pokładowy mógł zrobić wiele dobrego dla popularyzacji naszej produkcji lotniczej. Była ku temu chyba ostatnia okazja, no bo za dwa lata z silnikiem tłokowym do Paryża nie będzie już najprawdopodobniej po co jechać... Nie podobał mi się zdecydowanie, mimo swej wielkiej zwrotności, holenderski „Kolibrie". Jego pokaz autorotacji z opadaniem „a la kamień" nie przekonywał wcale do napędu strumieniowego.

Inż. SŁAWOMIR MAKARUK (szybowcowy pilot doświadczalny IL — Warszawa). Szybownictwo było reprezentowane na Salonie Lotniczym w Paryżu bardzo skromnie. Wystawione zostały szybowce francuskie Breguet 905, 904 i czeski „Blanik", nie stanowiące żadnej rewelacji technicznej (znane z poprzednich Salonów i zawodów szybowcowych). Jedynie NRF wystawiła ciekawy eksperyment — budowany u nich z licencji francuskiej bezogonowiec Fauvel wyposażony w 12-konny silnik. Jeszcze słabiej wypadły pokazy wystawionych szybowców. Zarówno piloci francuscy jak i czescy wykonywali program pokazu poniżej krytyki, często wykonując nieprawidłowo figury akrobacji. Wielka szkoda, że nasze szybowce i nasi piloci nie pokazali się fachowcom z różnych krajów oraz paryskiej publiczności, która gorąco, entuzjastycznie i ze znawstwem witała np. wspaniałe pokazy samolotów odrzutowych. Pokazy samolotów, zwłaszcza samolotów odrzutowych, wyraźnie odbiegały poziomem od wspomnianego pokazu szybowcowego. Największe wrażenie zrobił na mnie pokaz samolotów „Draken" i „Vulcan" oraz zespoły akrobacyjne angielski i francuski. Sam Salon stanowił przegląd sprzętu od szybowców i maleńkich samolocików poprzez samoloty naddźwiękowe i transportowe olbrzymy aż do rakiet międzykontynentalnych. Obsługa w poszczególnych stoiskach uprzejma, chętnie udzielała informacji, z wyjątkiem gospodarzy, którzy mogliby przypomnieć sobie swoją niegdyś tradycyjną grzeczność.

Inż. ANDRZEJ ABŁAMOWICZ (samolotowy pilot doświadczalny IL — Warszawa). Na pierwszy rzut oka mogłoby się wydawać, że tegoroczny Salon Lotniczy nie różnił się znacznie od poprzedniego (w 1957 r.). Całkowitą nowością było poświęcenie osobnego stoiska rakietom i pokazanie wielu nowocześniejszych samolotów — nie demonstrowanych w 1957 roku. Zasadnicza różnica polegała jednak na wyraźnym zarysowaniu się kierunków współczesnego lotnictwa. I tak, z wielką siłą wystąpił gwałtowny zmierzch silników tłokowych, przy czym tam, gdzie nie zastosowano jeszcze silnika turboodrzutowego stosuje się napęd turbośmigłowy. Ponadto widać było powszechny pęd do jak najdalej idącego skracania długości startu i lądowania niemal wszystkich rodzajów samolotów.

Bardzo ciekawe były pokazy w locie. Można je było podzielić na: pokaz sprzętu, pokaz **możliwości** sprzętu i popisy pilotów (indywidualne i zespołowe). Pokazy samego sprzętu — bez wyraźnie zarysowanego programu lotu — były nieciekawe, natomiast pokazy **możliwości** demonstrowanego sprzętu były najciekawsze, zwłaszcza dla fachowców. W grupie samolotów lekkich przede wszystkim demonstrowano zastosowanie samolotów rolniczych lub krótki start i lądowanie oraz minimalną prędkość, w grupie samolotów szybkich ich fantastyczne wprost wznoszenie oraz zadziwiającą sterowność i zwrotność. Niezapomniane wrażenia pozostawiły mi pokazy samolotu „Griffon", który w pionowym wznoszeniu zniknął w chmurach oraz fenomenalnie wprost sterownego i zwrotnego „Draken'a". Wśród samolotów lekkich najefektowniej zaprezentowano belgijskiego Tipsy-Nipper". Osobny rozdział to popisy pilotażowe, których analizie należy się osobny reportaż. Warto jednak powiedzieć, że nowoczesna akrobacja nie polega już na wykonywaniu nowych figur pilotażu, a na precyzyjnie obmyślonym współdziałaniu samolotów lub raczej grup samolotów — między sobą. Piękny pokaz grupowego programu dał zespół akrobacyjny francuskiego lotnictwa wojskowego, ale zaćmił wszystko pokaz 14 myśliwców angielskich. Zmiany szyku w pionowych figurach akrobacji i błyskawiczne lądowanie z 14-tu różnych pozycji poszczególnych samolotów w odstępach 200—300-metrowych wykonano wprost idealnie.

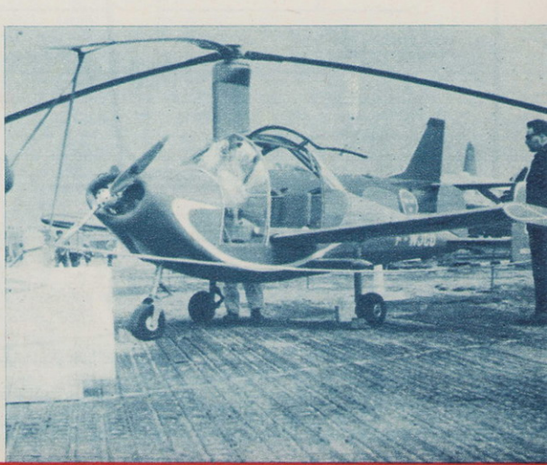
Mgr inż. WŁADYSŁAW NOWAKOWSKI (dyrektor SZD — Bielsko): Zwiedzałem dotychczas trzy międzynarodowe wystawy lotnicze: w 1937 r. w Mediolanie, w 1938 r. Salon w Paryżu i tegoroczny XXIII Salon. Jakiekolwiek ich porównanie nasuwa nieodparcie jeden wniosek zasadniczy, że lotnictwo w ciągu ostatnich 20 lat zrobiło ogromny postęp. Rozmiary ekspozycji tegorocznego Salonu wzrosły bardzo poważnie w porównaniu do lat ubiegłych; tym razem jednak na wystawie paryskiej mało było eksponatów związanych z lotnictwem sportowym, a szczególnie szybownictwem. XXIII Salon miał charakter wybitnie wojskowy, zwracał uwagę przede wszystkim rakietami i pociskami i ich wyposażeniem, czego nie było na poprzednich wystawach. Co mnie uderzyło? Bardzo duże zainteresowanie radzieckim samolotem Tu-114 „Rosja" — olbrzymie kolejki zwiedzających tego olbrzyma. Trochę zaskoczony byłem — co osłabiało oczywiście wrażenie — makietowym charakterem niektórych rakiet amerykańskich, np. „Atlas" czy samolotem-rakietą X-15. Zaskoczony byłem także niskim poziomem pokazów szybowcowych. Osobiście podobały mi się najbardziej „Mirage III", „Draken", „Griffon II" i „Mirage IV" oraz zespoły akrobacyjne: francuski i angielski.

Mgr inż. AUGUSTYN JAKUBOWSKI (prezes Aeroklubu Gdańskiego): Najbardziej interesujący był dział techniki rakietowej. Widać tu jednak zdecydowaną przewagę Amerykanów w obozie zachodnim. Pokazano także dużą ilość aparatury elektronowej. Wystawione samoloty znane mi były na ogół z prasy. Wśród nich podobał mi się francuski „Mirage III". Zaskoczyło mnie także wystawienie 2 samolotów Dorniera (Do-27 i Do-28); dowód między innymi, że zachodnioniemiecki przemysł lotniczy szybko się odbudował i równie szybko produkuje obecnie nowe typy maszyn. Zdumiewało też ogromne zainteresowanie radzieckim samolotem Tu-114. Z pokazów najbardziej podobał mi się szwedzki „Draken" i kapitalny wprost pokaz angielskiego zespołu wojskowego. Niemile uderzył brak Polski na Salonie. Czyż byśmy nie mieli nic do pokazania?

JAN MĄCZYŃSKI (wiceprezes Aeroklubu Wrocławskiego): XXIII Salon był ekspozycją lotniczą zakrojoną na szeroką skalę. Potraktowano go dość uniwersalnie: dla specjalistów i publiczności. Cechowały go dwa fakty: kraje socjalistyczne (ZSRR i CSR) zademonstrowały na nim sprzęt wyłącznie cywilny — samoloty sportowe i komunikacyjne, zachód natomiast przede wszystkim sprzęt i urządzenia dla celów agresywnych — wojskowy. Uważam, że Polska mogła z powodzeniem zademonstrować na Salonie swój sprzęt sportowy. W stoisku USA spostrzegłem m. in. kamerę do kontrolowania sztucznych satelitów ziemi. Utkwił mi stamtąd właśnie taki slogan: „Możecie spać spokojnie — ziemia jest kontrolowana". Hm! Nie bardzo. Rzucało się też w oczy bardzo duże zaintereso-

DOKOŃCZENIE NA STR. 15

Śmigłowiec SE 3200 „Fr elon" (Francja).



Wiatrakowiec L-50 „Girhel" Francja).

ZLIN Z-326 „TRENER-MASTER" ● CSR

GDY w 1947 r. inż. Karel Tomas skonstruował swego „Trenera" Z-26, nikt włączając w to konstruktora nie spodziewał się, że samolot ten będzie miał tak długi żywot i tak bogatą linię rozwojową. Jakkolwiek w czasie tego rozwoju zasadnicze kształty samolotu nie uległy nieomal zmianom, to jednak w szczegółach następcy „Trenera" różnią się i to znacznie od swego protoplasty. Najnowszą wersją rodziny „Trenerów" jest szkolno-akrobacyjny samolot o nazwie Z-326 „Trener-Master". Najnowszym udoskonaleniem są tu: wciągane podwozie, metalowe skrzydła i mocniejszy silnik. „Trener-Master" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem.

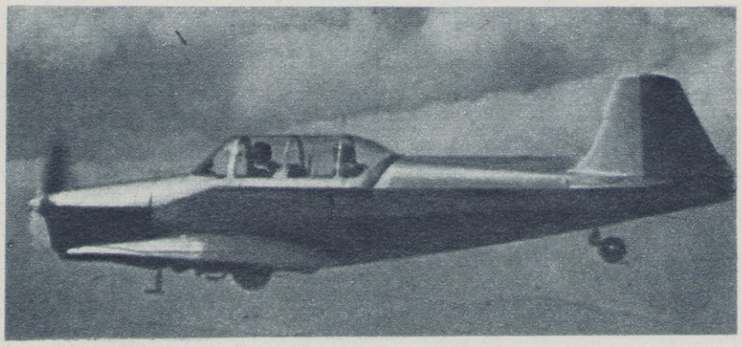
Płat, konstrukcji metalowej z jednym dźwigarem głównym i kesonem noskowym, jest nieco powiększony w stosunku do poprzednich wersji. Klapy napędzane są elektrycznie.

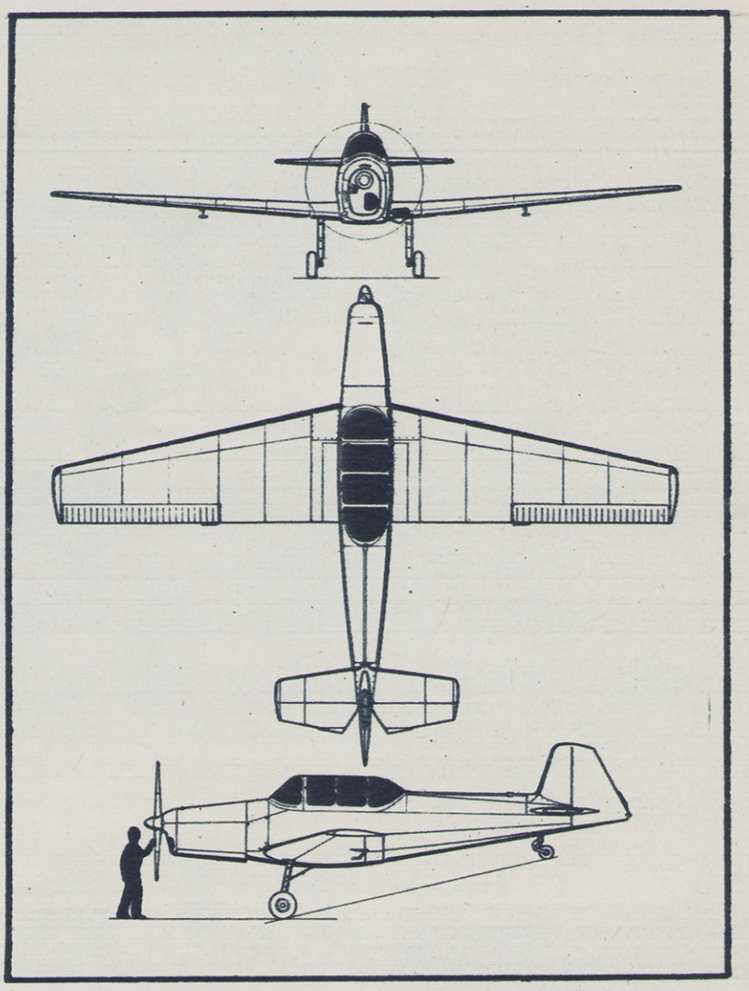
Kadłub konstrukcji kratownicowej kryty blachą i płótnem. Kabina z miejscami w tandem, przy czym w odróżnieniu od dawnych wersji pierwsza kabina przeznaczona jest dla ucznia i do lotów solo. Osłona z plexi odsuwana do tyłu.

Usterzenie wolnonośne o charakterystycznym kształcie. Stery kryte płótnem.

Podwozie klasyczne. Koła główne wciągane częściowo do tyłu w skrzydła. Kółko ogonowe stałe.

Silnik 6-cylindrowy, rzędowy, Walter „Minor" 6-III o mocy 160 KM. Śmigło stałe, drewniane. Zbiorniki paliwa w noskach skrzydeł. **(JS)**





DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	10,58	m
Długość	7,8	m
Wysokość	2,06	m
Pow. nośna	15,5	m²

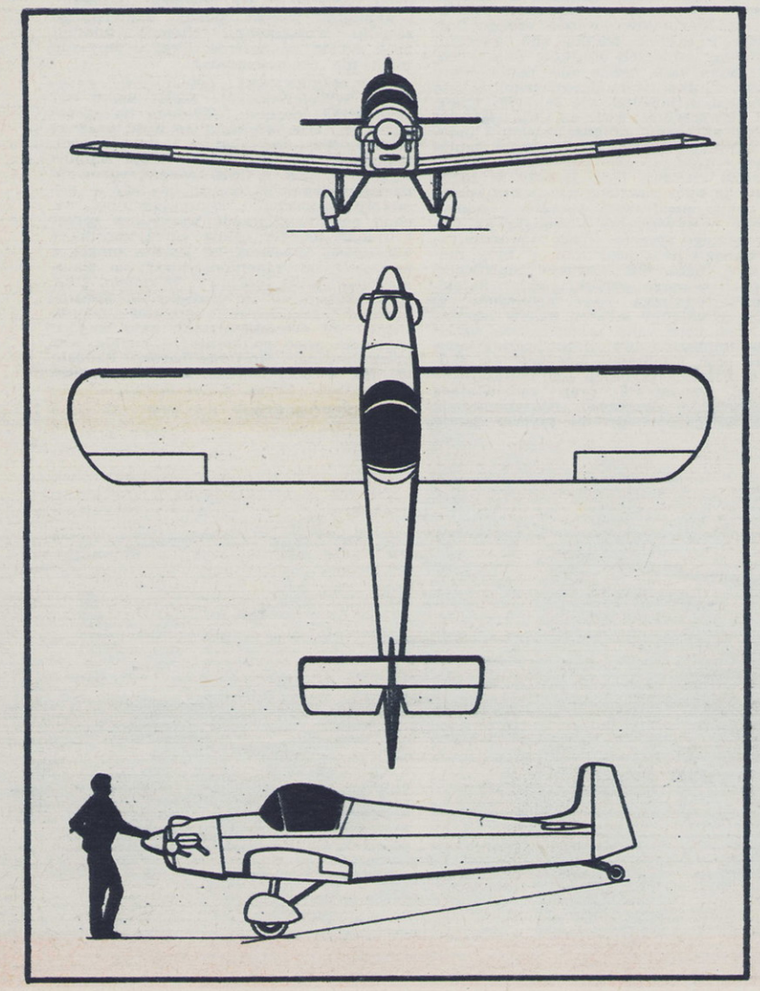
Ciężary:

Ciężar własny	635	kG
Ciężar całkowity	900	kG
Obciążenie pow.	58,2	kG/m²

Osiągi:

Prędkość max.	245	km/h
Prędk. przelot.	212	km/h
Prędk. wznosz.	4,5	m/sek
Pułap	4 800	m
Zasięg	650	km
Rozbieg	250	m
Dobieg	210	m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



STARK „TURBULENT"-D ● NRF

ZNANY lekki samolot francuski „Turbulent", dopuszczony także do budowy amatorskiej, jest również budowany z licencji w NRF przez wytwórnię Stark w Minden (Westfalia). Samolot został nieco zmieniony w stosunku do pierwowzoru.

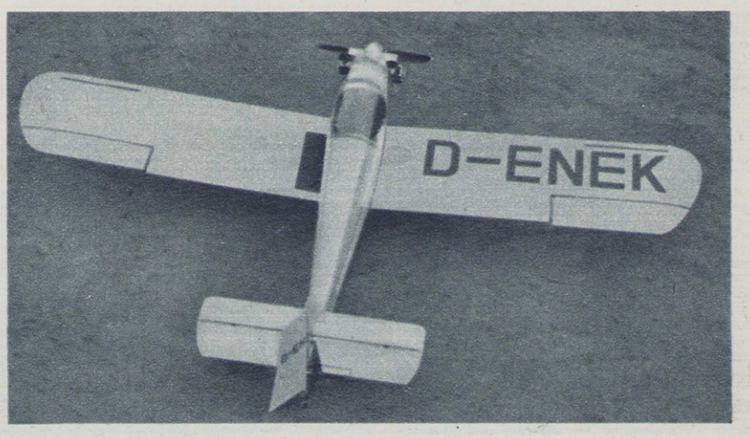
„Turbulent"-D jest jednomiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem sportowo-turystycznym, o konstrukcji drewnianej.

Płat o stałym profilu jest wyposażony w skrzela i lotki. Kadłub, kryty częściowo sklejką, mieści nad płatem kabinę pilota osłoniętą odsuwaną do tyłu owiewką z plexi. Usterzenie normalne. Statecznik pionowy wąski, ale o pełnej wysokości.

Podwozie klasyczne, stałe. Podwozie główne trójgoleniowe; koła osłonięte owiewkami. Zamiast płozy zastosowano kółko ogonowe, co umożliwiły hamulce na kołach głównych.

Silnik „Volkswagen" 25/27 KM został w wersji niemieckiej zastąpiony silnikiem „Stamo" o mocy 40 KM. Zastosowanie mocniejszego silnika poprawiło osiągi samolotu pomimo zwiększenia ciężaru wynikającego z szeregu ulepszeń.

Cena samolotu ma wynosić 13 800 DM, a koszt godziny lotu 13—25 DM. **(JS)**



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	7,15	m
Długość	5,30	m
Wysokość	1,87	m
Pow. nośna	8,58	m²

Ciężary:

Ciężar własny	200	kG
Ciężar całkow.	310	kG
Obciążenie pow.	36	kG/m²
Obciążenie mocy	7,75	kG/KM

Osiągi:

Prędkość max.	175	km/h
Prędkość przel.	150	km/h
Prędkość lądow.	65	km/h
Prędk. wznosz.	4,5	m/sek
Pułap	3 600	m
Zasięg	500	km

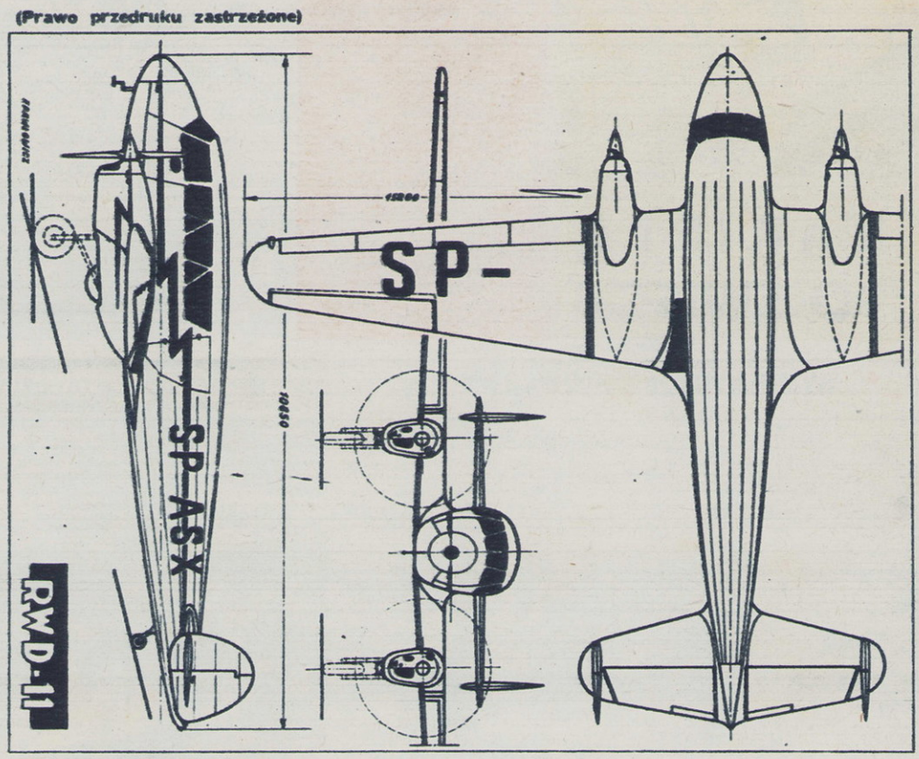
(Prawo przedruku zastrzeżone)

Samolot komunikacyjny RWD-11

SAMOLOT komunikacyjny RWD-11 konstrukcji Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych został zbudowany w jednym egzemplarzu, w którym kilkakrotnie przeprowadzano ulepszenia. W listopadzie 1937 r. ukończył on ostatecznie próby w Instytucie Technicznym Lotnictwa. Ostatnia modyfikacja samolotu RWD-11 polegała na zmianie usterzenia kierunku na podwójne, co poprawiło stateczność kierunkową, sterowność oraz zwrotność. W wyniku przeprowadzonych prób samolot ten został dopuszczony do eksploatacji z punktu widzenia własności lotnych i pilotażowych. Było to sukcesem Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, które zdały egzamin również i w dziedzinie budowy samolotów komunikacyjnych.

RWD-11 to szybki, ekonomiczny samolot konstrukcji mieszanej, wyposażony w dwa silniki rzędowe, chłodzone powietrzem, Walter „Major" 6 o mocy 200 KM. Kadłub został zbudowany ze spawanych rur chromomolibdenowych, płat natomiast był konstrukcji drewnianej, niedzielony, dwudźwigarowy. Krawędź natarcia do przedniego dźwigara skrzydeł kryta sklejką, cały płat zaś płótnem. Lotki szczelinowe oraz samoczynne skrzela. Zewnętrzny kształt kadłuba był uzyskany przez podłużnice rurowe. Całość za kabiną pasażerską kryta płótnem. Kabina załogi umieszczona przed płatem i silnikami zapewniała doskonałą widoczność. Boczne okna kabiny były otwierane dla wentylacji. W razie awarii dach kabiny był odrzucany. Sterownica — wolant i orczyk. Hamulce były uruchamiane pedałami przy orczyku i specjalną dźwignią. Przyrządy pokładowe (silnikowe) o dużych rozmiarach, dobrze widoczne z kabiny załogi, umieszczone były w gondolach silnikowych.

Kabina pasażerska mieściła sześć foteli o ruchomych oparciach, umieszczonych rzędami przy oknach. Wyjście zapasowe znajdowało się z prawej strony kadłuba w tyle kabiny. Drzwi wejściowe umieszczone były z lewej strony. Kabina pasażerska ogrzewana była powietrzem nagrzanym przy rurach wydechowych. Powietrze dla wentylacji pobierane było z przodu kadłuba. Przedział bagażowy znajdował się w tyle kabiny. Usterzenie wolnonośne. Usterzenie kierunkowe podwójne, prawy ster kierunkowy zaopatrzony w klapkę Flettner'a. Podwozie o amortyzacji olejowo-powietrznej, wciągane wewnątrz gondoli silnikowych. Kółko ogonowe o amortyzatorze sprężynowym mogło być też wykonane jako wciągane. Ciężar użyteczny i zasięg uzależniony był od wyposażenia, którego zasadniczy ciężar wynosił 220 kG. Przy użyciu samolotu jako towarowego, pocztowego lub też rajdowego o dalekim zasięgu, kabina mogła nie posiadać pewnych urządzeń, co pozwalało na zwiększenie ciężaru użytecznego. W samolocie RWD-11 zastosowane zostały przestawialne śmigła metalowe Ratier.



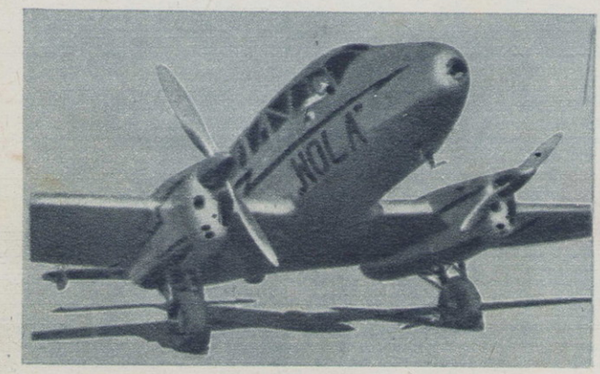


Foto ze zbiorów autora

FELIKS PAWŁOWICZ

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	15,20 m
Długość	—	10,65 m
Wysokość	—	3,30 m
Pow. nośna	—	25,00 m²
Ciężar własny	—	1740 kG
Ciężar całk.	—	2650 kG
Prędk. max.	—	300 km/h
Prędk. przel.	—	255 km/h
Pułap prakt.	—	4100 m
Czas wznoszenia na wys. 1 000 m	—	5 min
Pułap praktyczny z 1 silnikiem	—	1200 m
Prędk. max. z 1 silnikiem	—	215 km/h

DOKOŃCZENIE ZE STR. 13

wanie samolotem Tu-114. Otaczały go tłumy publiczności. Z pokazów najbardziej podobał mi się francuski zespół akrobacyjny.

Mgr inż. JULIAN BOJANOWSKI (przewodniczący Komisji Szybowcowej APRL, Instytut Lotnictwa — Warszawa): Salon Lotniczy w Paryżu stanowił niezwykle ciekawy przegląd osiągnięć technicznych w dziedzinie lotnictwa. Nie tylko olbrzymia ilość wystawionych i demonstrowanych w locie samolotów, lecz także bardzo liczne stoiska z wyposażeniem i sprzętem pomocniczym pozwalały stwierdzić jak wielkiej pracy technicznej wymaga dzisiaj konstrukcja naprawdę nowoczesnych samolotów.

Uczestnicy wycieczki APRL mieli możność zaobserwować szereg szczegółów konstrukcyjnych niejednokrotnie rozstrzygających o powodzeniu prototypu, których nie podawała ani fachowa literatura i prasa lotnicza, pomimo że fotografie i rysunki takich prototypów były niejednokrotnie publikowane. Takie szczegóły techniczne jak niezwykle ciekawy profil skrzydła na jednym z odrzutowców typu delta, pomysłowe rozwiązania wielu drobnych części konstrukcji samolotów, elementy konstrukcji rakiet i komór spalania silników rakietowych można poznać tylko przy osobistej obserwacji sprzętu, gdyż ogólne opisy techniczne zamieszczane w literaturze często (a niekiedy i rozmyślnie) tego rodzaju ważne „drobiazgi" pomijają. Możliwość obejrzenia Salonu Lotniczego była więc bardzo cennym i istotnym uzupełnieniem szeregu wiadomości technicznych zamieszczonych w literaturze dla wszystkich tych, którzy interesują się postępem technicznym we wszystkich dziedzinach lotnictwa.

Z drugiej strony nie należy zapominać też o tym, że Salon jest olbrzymią imprezą o charakterze reklamowym i handlowym, na której wszyscy producenci sprzętu lotniczego nie tylko pokazują swe najnowsze osiągnięcia, ale też i przypominają potencjalnym nabywcom, że istnieją i produkują. Dlatego też bardzo przykry jest fakt, że nasz przemysł lotniczy nie zdobył się nawet na małe stoisko, pomimo że posiada eksponaty (jak np. chociażby szybowcowe przyrządy pokładowe), które śmiało mogą konkurować z producentami krajów zachodnich. Jakkolwiek stoisko na Salonie Lotniczym i udział w pokazach jest rzeczą kosztowną, to jednak przedsiębiorstwa, które marzą o eksporcie, nie powinny takiej okazji pomijać. Nie zaniedbał wykorzystania takiej okazji przemysł czechosłowacki, jakkolwiek demonstrowane przez ich przedstawicieli eksponaty są od dawna znane i wielokrotnie już były pokazywane. Dlaczego pozwolono na jubileuszowym Salonie Lotniczym zapomnieć, że istnieją i produkują nadal PZL?

Pokazy lotnictwa sportowego, a przede wszystkim szybownictwa na Salonie Lotniczym w Paryżu, były na bardzo niskim poziomie. Polski przemysł szybowcowy miał wspaniałą okazję do zademonstrowania dobrych szybowców i doskonałego, interesującego pilotażu i okazję tę zmarnował. Zaniedbań tego rodzaju nie powinno być w przyszłości.

Mgr inż. IRENA KANIEWSKA (konstruktor szybowcowy, Instytut Lotnictwa — Warszawa). W stosunku do całości wystawy i pokazów byłam nieco zawiedziona — stoiska urządzone były nieco „reklamiarsko" — na pokaz dla licznej rzeszy laików. Jeżeli chciało się otrzymać pewne fachowe informacje, trzeba było wypytywać się wystawców. Dużą zaletą była możność bezpośredniego obejrzenia na stoiskach sprzętu latającego. Dzięki temu można było zaobserwować wiele szczegółów, które nie były publikowane.

Ogólny kierunek rozwojowy sprzętu latającego zaznacza się wyraźnie w kierunku pocisków sterowanych oraz samolotów komunikacyjnych. Zdaje mi się, że bojowe samoloty myśliwskie wychodzą powoli z przyszłego zastosowania. Brak było na wystawie nowych oryginalnych koncepcji w dziedzinie samolotów bojowych — zaznaczało się tu raczej doskonalenie raz już obranych kierunków. Samoloty komunikacyjne rozwijają się wyraźnie pod względem wielkości, prędkości, zasięgu i komfortu dla podróżnych. Dużym zainteresowaniem cieszył się radziecki Tu-114 — dostępny dla zwiedzających, przed którym tworzyły się długie kolejki chętnych zwiedzenia. Małe samoloty sportowe cieszyły się dużym zainteresowaniem. Najczęściej stosowany silnik — Continental 90 KM. Najciekawszą konstrukcją z małych samolotów sportowych to m. in.: Morane-Saulnier 880 „Rallye" (całkowicie metalowy, 2—3-osobowy, miejsca obok siebie, silnik 90 KM), potencjalny konkurent naszego „Kosa".

Wśród stoisk specjalistycznych największa ilość poświęcona była różnym systemom i urządzeniom nawigacyjnym, jak również urządzeniom zdalnie kierowanym oraz różnym przyrządom. Silników wystawionych było mało. Pokazy najciekawsze były podczas demonstracji samolotów szybkich. Loty szybowców bardzo słabe. Polski numer ze startem za śmigłowcem byłby tu rewelacją. Również akrobacja szybowcowa (pętla i korkociąg!) w polskim wykonaniu słaby na daleko wyższym poziomie. Organizacja pokazów doskonała — bez dłużyzn. Akrobacja zespołowa „Hunter'ów" — wspaniała. Bardzo ciekawy był pokaz samolotu „STOL" i śmigłowców, które wykazywały niesłychaną sterowność.

Zebrał i zanotował:
JERZY R. KONIECZNY

WYDAJĄ
WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE
„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy
Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

Redaguje Kolegium w składzie: **JERZY R. KONIECZNY** — redaktor naczelny, **JERZY ZARĘBSKI** — sekretarz redakcji, **PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI,** inż. **J. WOJCIECHOWSKI.**

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 5.VIII.1959 R.
ZAM. 4415/C W-48

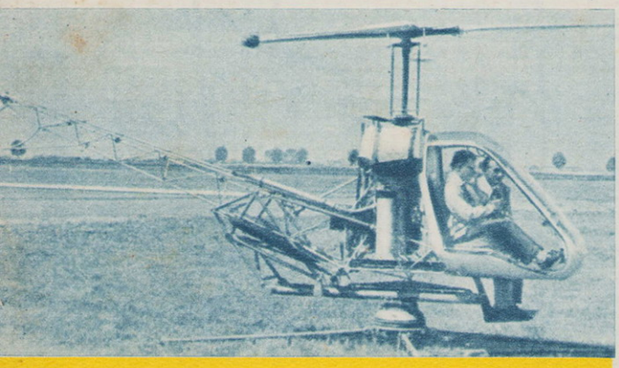
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

HEILE SELASSIE NA RADZIECKIM LOTNISKU

W czasie wizyty w ZSRR cesarz Abisynii Heile Selassie I odwiedził wraz ze swą świtą jedno z wojskowych lotnisk podmoskiewskich. Na zdjęciu: Cesarz Abisynii ogląda wojskowy sprzęt lotniczy, w towarzystwie radzieckich marszałków i generałów.

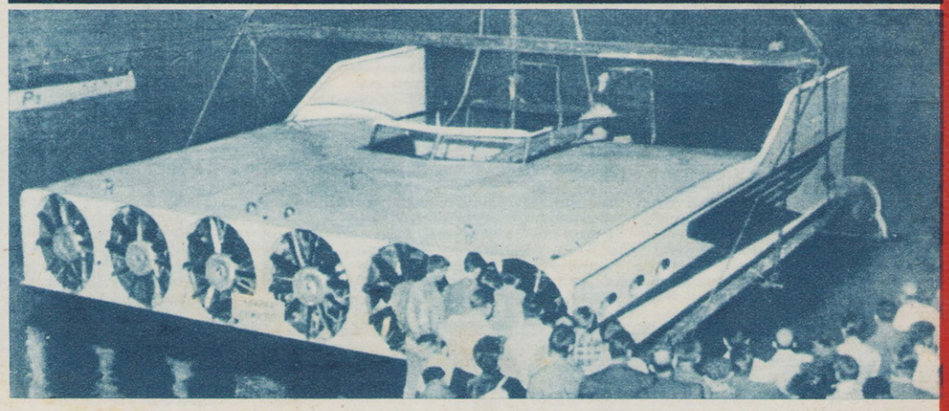
— Karolek nie chce lecieć tą starą skrzynią...

SYMULATOR ŚMIGŁOWCOWY



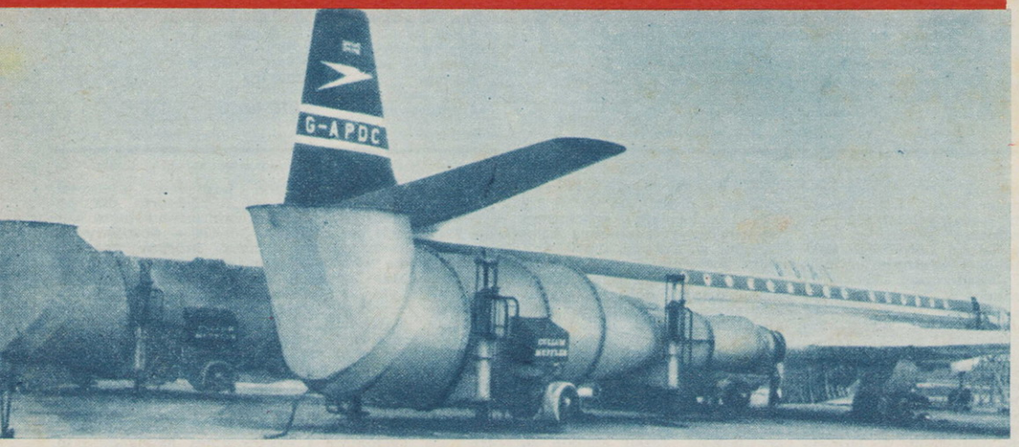
Duże zainteresowanie wśród fachowców lotniczych wzbudził skonstruowany przez zachodnioniemieckie zakłady Bölkow tzw. heli-trener Bö-102, czyli symulator do nauki lotu na śmigłowcu. Symulator ten przystosowany jest do małego śmigłowca Bö-103. Na zdjęciu — zespół nowego symulatora podczas praktycznej lekcji pilotażu na ziemi.

SZWAJCARSKA „LATAJĄCA KANAPA"



W numerze 31 pisaliśmy (str. 2) o nowym szwajcarskim „spodku", który został nazwany „latającą kanapą". Odbył on już swą pierwszą podróż po jeziorze Zuryskim. Niektóre dane: 6 silników odrzutowych, prędkość 200 km/h, długość 10 m. Konstruktor: Carl Weiland. Na zdjęciu — „kanapa" oblegana przez reporterów.

PRECZ Z HAŁASEM



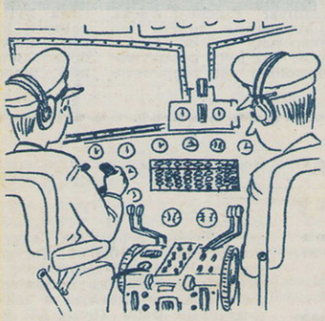
Dążąc do możliwie maksymalnego ściszenia hałasu jaki powodują pracujące na lotniskach silinki odrzutowe wielkich samolotów komunikacyjnych, dyrekcje towarzystw komunikacyjnych na świecie chwytają się wszelkich sposobów. Jednym z nich jest, widoczny na zdjęciu system podstawiania do dysz wylotowych znanego samolotu „Comet 4" olbrzymich tłumików tunelowych. Jak dotychczas, Anglicy mają poważne osiągnięcia na tym polu.

„MIRAGE" BIJE REKORD ŚWIATA

39-letni pilot francuski Gerard Muselli ustanowił niedawno nowy rekord świata dla samolotów odrzutowych, przelatując na samolocie „Mirage III" trasę zamkniętą o obwodzie 100 km ze średnią prędkością 1 785 km/h. Na zdjęciu — Gerard Muselli po wylądowaniu na lotnisku Melun Villaroche.

Japońscy ratownicy

W japońskim lotnictwie wojskowym śmigłowce używane są również do ratowania rozbitków. Zdjęcie przedstawia próbę ratowania pilota, który „spadł" z maszyną do morza. Dla celów ratowniczych śmigłowiec posiada specjalne urządzenie dźwigowe.



— Przyrządy przyrządami, a ja bez liczydła się nie ruszę! „Japan Aireview"

ZDJĘCIA: „Sowietskaja Awiacja", „Aviation Magazine", „Aeronautics", „Japan Aireview".

PRZEGLĄD LOTNICTWA SPORTOWEGO

Nr 8 Sierpień 1959 r.

INICJATYWA GODNA NAŚLADOWANIA

PRAWA AUTORSKIE NIE ZASTRZEŻONE

TADEUSZ DĄBEK

Z ciekawym pomysłem wystąpiło z początkiem lipca kierownictwo Wyczynowej Szkoły Szybowcowej Lisie Kąty. Podczas jednej z pierwszych odpraw nowego turnusu poddano mianowicie myśl zorganizowania wewnątrzturnusowych zawodów szybowcowych, trwających cały miesiąc i rozgrywanych przez pilotów zgrupowanych na poszczególnych turnusach wyczynowych. Inicjatywa ta została przyjęta z entuzjazmem i już w dniu 5 lipca br. rozegrano pierwszą konkurencję.

Nie są to zawody w całym tego słowa znaczeniu, choć regulamin ich oparty jest częściowo na regulaminie V Szybowcowych Mistrzostw Polski. Zasadniczym celem są próby zdobycia brakujących diamentów, przeloty „memoriałowe", nie wyłączając także lotów rekordowych i treningowych. Zawodnicy w dużej mierze sami decydują o rodzaju konkurencji dnia, sami precyzują warunki wykonania przelotu, sami też obliczają punktację. Ponieważ zwykle wyczyny uzyskane na wszelkiego rodzaju zawodach szybowcowych nie mogą być punktowane w Memoriale R. Bitnera — z charakteru „prawdziwych zawodów" została tylko zapożyczona nazwa, punktacja wyników i pewne ograniczenia warunków wykonania zadania. Oczywiście wszystko to nabiera sensu wyłącznie podczas startu kompletu „zawodników" na to samo zadanie, w innym przypadku przelot nie jest punktowany i nie wchodzi w grę jako konkurencja miniaturowych zawodów. Mówię „miniaturowych" — bo liczba zawodników sięga cyfry tylko... pięciu osób, w początkowym okresie sześciu.

Atmosfera sportowa wśród piątki — jak ją tu żartobliwie określają — „wyścigowców" stoi na bardzo wysokim poziomie; wspólnie — w wyniku długiej dyskusji — opracowany regulamin nie toleruje żadnych przekroczeń natury sportowej, dając jednocześnie stosunkowo dużo punktów nawet w przypadku nieukończenia konkurencji przez zawodnika.

Dobre miejsce w tabeli, czy też niewielka różnica w punktach jest również tym, co dopinguje pilotów do włożenia maximum uwagi i umiejętności w wykonanie zadania, tym bardziej, że w miarę swych możliwości startują — poza konkursem — także młodsi koledzy. Na zwycięzcę zawodów natomiast czeka wielki tort ufundowany przez szkołę.

Słusznie ktoś stwierdził po ukończeniu trójkąta 300 km w Lesznie podczas trwania V SMP: „— W aeroklubie nigdy bym nie zrobił takiego czasu na „dużym trójkącie". Dla wyjaśnienia należy dodać, że we wspomnianym dniu chcąc ujrzeć cumulusy, trzeba by było narysować je dermatografem na szkłach okularów (patent pil. Brzuski). Specyficzna atmosfera, nawet mikroskopijnych, zawodów poważnie wpływa na wzrost poziomu latania wyczynowego — przykładów na poparcie tego stwierdzenia jest wiele — chociażby podany wyżej. Autorytatywny, bo posłyszany z ust człowieka mającego wyrobiony sąd o szybownictwie i jego problemach.

Dlatego też wydaje mi się jak najbardziej celowe organizowanie, powiedzmy — całorocznych zawodów wewnątrzklubowych. Mogą to być zawody rozgrywane w jednej dużej grupie, może też być podział na kilka grup pilotów o podobnym zaawansowaniu wyczynowym i w związku z tym odpowiednio różnie punktowanych. Ponieważ niezbyt dobrze orientuję się w warunkach lokalnych poszczególnych aeroklubów — całą rzecz zostawiam dyskusji. Jedno jest pewne: przez to zwiększy się i atrakcyjność lotów treningowych — i wyniki poszczególnych wyczynów dokonywanych jedynie z myślą o warunkach do odznak lub punktach w memoriale. Tu jest, wreszcie, możliwość pełnego zrealizowania hasła „latamy po trasach zamkniętych".

A oto orientacyjne wyniki zawodów w Lisich Kątach:

I KONKURENCJA

Rozegrana dnia 5.VII.59 r. — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 216 km Lisie Kąty — Fordon — Rypin — Lisie Kąty.

1. Tadeusz Dąbek (A. Białystok) — 60,9 km/h — 1 000 pkt; 2. Andrzej Gawlik (A. Gdańsk) — 48,4 km/h — 793 pkt; 3. Edward Łysakowski (A. Warszawa) — 46,0 km/h — 750 pkt, 4. Andrzej Podlasek (A. Warszawa) — 211 km — 675 pkt, 5. Józef Jakulewicz (A. Białystok) — 62 km — 194 pkt, 6. Emil Didyk (A. Jelenia Góra) — 22 km — 69 pkt.

II KONKURENCJA

Rozegrana dnia 6.VII.59 r. — przelot prędkościowy po trasie docelowo-powrotnej 342 km Lisie Kąty — Poznań — Lisie Kąty. Wobec nie ukończenia konkurencji przez żadnego z zawodników, przelot ten zamieniony został na przelot odległościowy po wyznaczonej trasie.

1. E. Łysakowski — 310 km — 1000 pkt, 2. T. Dąbek — 306 km — 998 pkt, 3. A. Podlasek — 297 km — 958 pkt, 4. J. Jakulewicz — 185 km — 599 pkt, 5. E. Didyk — 155 km — 500 pkt, 6. A. Gawlik — 62 km — 200 pkt.

Po dwu konkurencjach wyłączony z zawodów został pil E. Didyk z powodu uszkodzenia szybowca.

III KONKURENCJA

Rozegrana dnia 14.VII.59 r. — ponownie trójkąt 216 km Lisie Kąty — Fordon — Rypin — Lisie Kąty.

1. A. Podlasek — 49,5 km/h — 1 000 pkt, 2. E. Łysakowski — 215 km — 896 pkt, 3. A. Gawlik — 211 km — 880 pkt, 4. T. Dąbek — 204 km — 850 pkt, 5. J. Jakulewicz — 0 pkt.

IV KONKURENCJA

Rozegrana dnia 15.VII.59 r. — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 104 km Lisie Kąty — Brachlewo — Skórcz — Lisie Kąty.

1. T. Dąbek — 69,3 km/h — 1 000 pkt, 2. E. Łysakowski — 60,0 km/h — 866 pkt, 3. A. Gawlik — 80 km — 455 pkt, 4. A. Podlasek — 47 km — 357 pkt, 5. J. Jakulewicz — 32 km — 242 pkt.

WYNIKI PO IV KONKURENCJACH

1. T. Dąbek — 3 838 pkt, 2. E. Łysakowski — 3 505 pkt, 3. A. Podlasek — 3 088 pkt, 4. A. Gawlik — 2 220 pkt. 5. J. Jakulewicz — 1 035 pkt.

W dniu 16.VII.59 r. ponownie wyłożony został trójkąt 104 km, jednak wobec nie przekroczenia przez żadnego z zawodników odległości 50 km — konkurencję uznano za niebyłą.

O dalszych wynikach zawodów będę informował co tydzień.

Redakcji przesyłam serdeczne pozdrowienia od „piątki wyścigowców".

OD REDAKCJI

Autorowi informacji dziękujemy za jej nadesłanie i z zainteresowaniem oczekujemy na dalsze meldunki z przebiegu zawodów.

Autorom samej imprezy szczerze gratulujemy pomysłu; bardzo nam się podoba. Jesteśmy przekonani, że forma miniaturowych zawodów może dać szybownictwu wiele korzyści i w związku z tym zasługuje na szerokie spopularyzowanie. Stąd właśnie nasz tytuł publikacji, z którym — mamy nadzieję — zgodzi się kierownictwo Lisich Kątów. Rzucamy hasło „Tort w służbie wyczynu!" i z tym hasłem wzywamy szkoły szybowcowe w Lesznie, Jeżowie, na Żarze: inicjujcie miniaturowe zawody!

NA TRASACH EUROPEJSKIEGO LOTU FAI

TADEUSZ REJNIAK

EUROPEJSKI Lot FAI odbył się w czerwcu i jego wyniki, trasy, liczby załóg, reprezentowane kraje zostały już opublikowane w jednym z wcześniejszych numerów „Skrzydlatej". Ponieważ jednak udział w Locie ekipy Aeroklubu PRL był pierwszym od wielu lat wystąpieniem naszego sportu samolotowego w tego rodzaju międzynarodowym rajdzie lotniczym i miał na celu zebranie bezpośrednich doświadczeń, chciałbym dać pełniejszy obraz naszego startu w tej turystyczno-sportowej imprezie. Jestem przekonany, że po tegorocznej próbie wiele innych załóg będzie nieraz jeszcze miało okazję reprezentowania Aeroklubu PRL w międzynarodowych zawodach samolotowych i dlatego reportażowe sprawozdanie z naszego debiutu może im być pomocne.

☆

Różnica pomiędzy śniegiem a pilotem polega — jak mówi dowcip — na tym, że śnieg może leżeć, a pilot musi wstać, gdy zadzwoni budzik. Ponieważ mapy rejonów lotu otrzymaliśmy bardzo późno i znaczna część nocy z 15-go na 16-go czerwca zeszła na ich sklejaniu i studiowaniu tras, więc z odrobiną zazdrości myśleliśmy o śniegu, przerywając trzygodzinny zaledwie sen we wtorkowy ranek, właśnie dnia 16 czerwca. Niemniej jednak, stosownie do planu, już o szóstej byliśmy na Gocławiu i z zapałem grzaliśmy silniki „papug".

Określenie — papugi — przylgnęło w Warszawie do naszych Jaków-18 z uwagi na dość krzykliwą wielobarwność ich pomalowania. W czasie zawodów okazało się jednak, że wiele samolotów z innych krajów nie ustępowało wcale naszym pod względem jaskrawości kolorów.

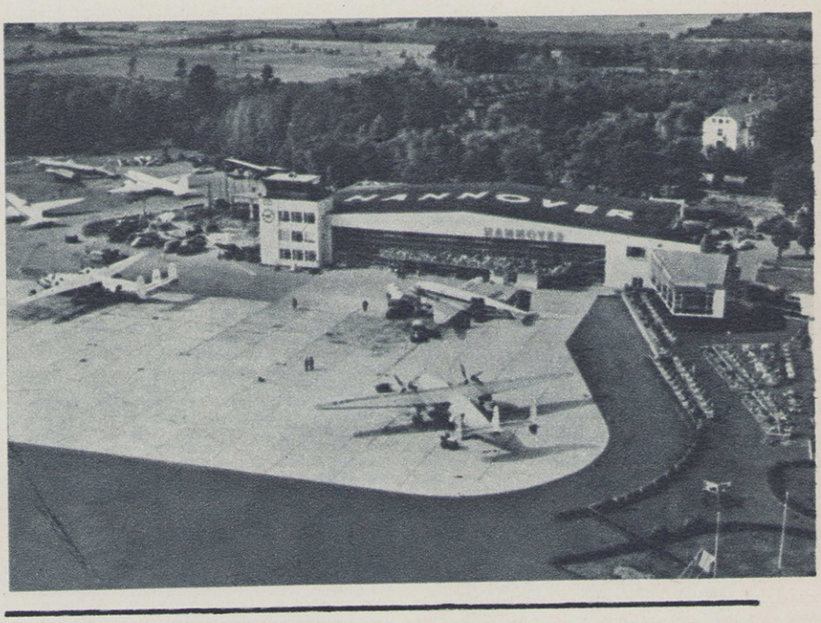
Start z Gocławia, w parę minut potem lądowanie na Okęciu, a następnie formalności paszportowe i celne. LOT-owscy spece od radia dostrajają nam tymczasem nasze pokładowe radiostacje „R-800". Oczekiwanie na telefoniczną zgodę przyjęcia samolotów przez berlińskie lotnisko Schönefeld przeciąga się trochę w związku z czym Okęcie opuszczamy dopiero o 9.40. Ostatnie pożegnania z powietrza, wymiana tradycyjnych grzeczności w eterze z wieżą kontrolną portu i kurs na Poznań.

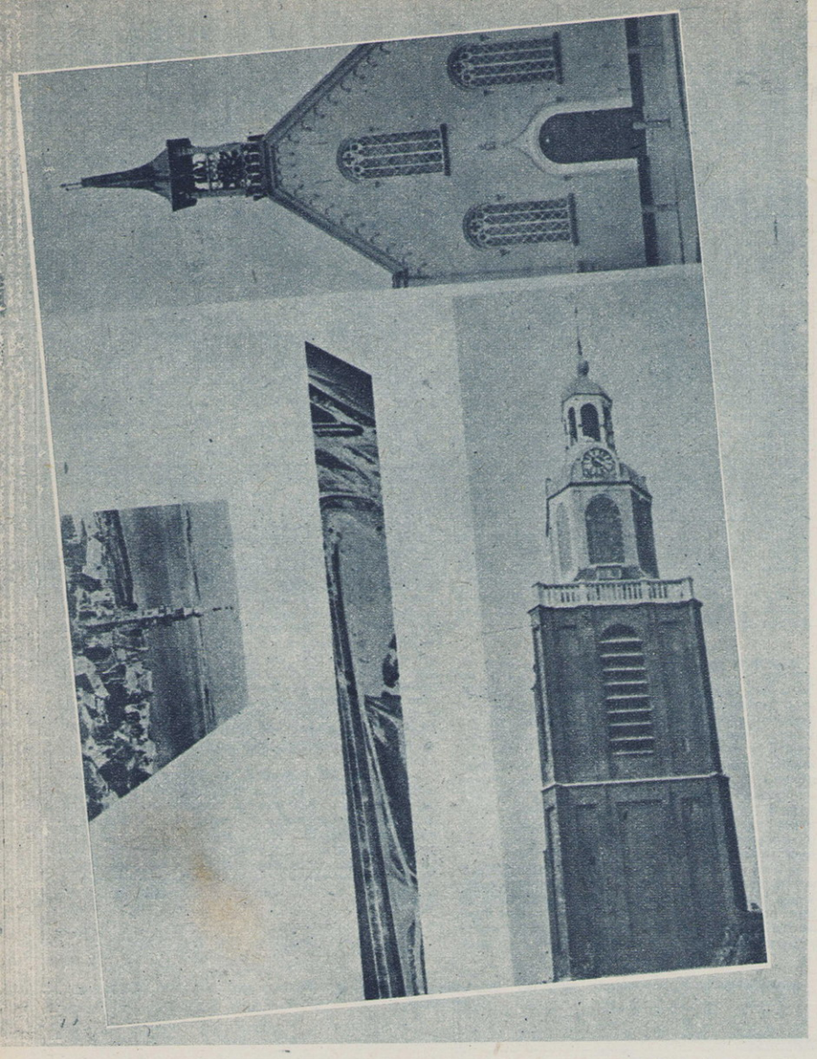
Mamy niestety silny wiatr przeciwny, który sprawia, że nasza przelotowa waha się zaledwie około 140 km/h. Ten uporczywie czołowy wiatr będzie nam zresztą towarzyszył już w czasie całego lotu. Od startu z Warszawy poprzez Niemcy, Holandię, Belgię, Francję, Luxemburg aż do momentu powrotu do Warszawy, bez względu na to czy lecieliśmy kursem północnym czy południowym, zachodnim czy wschodnim — zawsze nasza trasa wypadała pod wiatr. Trzeba przyznać, że dość szczególny i niezbyt przyjemny zbieg okoliczności. Ale nie uprzedzajmy faktów.

Na lotnisku Ławica w Poznaniu miła niespodzianka: poza urzędnikiem celnym oczekującym na nas z obowiązku służbowego spotykamy tu również kierownika Aeroklubu Poznańskiego — Czarneckiego oraz dyrektora technicznego LOT-u, inż. Wiktora Leję, który przerwał zwiedzanie targów poznańskich specjalnie po to, żeby się z nami zobaczyć.

CIĄG DALSZY NA STR. II

Lotnisko w Hannoverze gościło nas dwukrotnie: w drodze do — i z miejsca zawodów.





Według takiej „mapy" nawigowaliśmy na trasie Rotterdam — Ostenda i — co może wydać się dziwne — nawet z powodzeniem.

CIĄG DALSZY ZE STR. I

Po zatankowaniu samolotów, serdecznie żegnani startujemy z Poznania o 12.00 i w godzinę później przelatujemy Słubice i Frankfurt nad Odrą. Po dalszej półgodzinie lotu oglądamy z powietrza berlińskie lotnisko Schönefeld, a w chwilę później lądujemy na nim. Chociaż to już za granicą, czujemy się prawie jak u siebie w domu. Załatwienie wszelkich formalności przed dalszym lotem ułatwia nam bowiem uczynny przedstawiciel berlińskiej placówki PLL „Lot" — Torosiewicz, a załoga lotniska traktuje nas również jak starych znajomych.

Uzupełnienie paliwa, komunikat meteo, plan lotu i ustalenie częstotliwości, na których będziemy rozmawiać z Berlinem — Tempelhof, później z Hannoverem, przebiega sprawnie i szybko. Pora nagli, więc nie zagrzewamy długo miejsca. Przestawione według miejscowego czasu o godzinę zegarki wskazują 17.30 gdy startujemy z głównego pasa lotniska.

☆

Procedura odejścia na trasę do Hannoveru jest nieco skomplikowana: po starcie z lotniska Schönefeld należy nawiązać łączność z kontrolą leżącego w Berlinie zachodnim lotniska Tempelhof, uzyskać jego zgodę na kontynuowanie lotu do NRF, zameldować o tym kontroli lotniska w Schönefeld i z kolei od niej uzyskać na tej podstawie zgodę na wylot z NRD. Trzeba przyznać, że dopełnienie tych formalności znakomicie wypełnia czas bezpośrednio po starcie. Na nudę absolutnie nie można się skarżyć.

Zresztą i w dalszym locie na trasie do Hannoveru trudno było mieć pretensje o brak urozmaicenia. Wkrótce po przyjęciu naszego zgłoszenia Tempelhof dał nam bowiem polecenie wejścia na wysokość 800 m. Po zameldowaniu o wykonaniu polecenia otrzymaliśmy kolejne: wysokość 1 800 m. Kiedy zgłosiliśmy się spod chmur, których pułap leżał właśnie dokładnie na wysokości 1 800 m, w słuchawkach zabrzmiał znów flegmatyczny głos:

— SP APT, SP APT hier Tempelhof Anflugkontrolle. Bitte steigen auf 2 600 Meter.

Nie mogę powiedzieć, żeby to nowe polecenie wzbudziło w nas entuzjazm. Oznaczało ono konieczność wejścia w chmury, czego nie pragnęliśmy zbytnio z następujących względów. Częstotliwością umożliwiającą łączność z Berlinem i Hannoverem dysponował jedynie nasz samolot jako prowadzący. Nasz, to znaczy z załogą Jerzy Leszek i relacjonujący te wydarzenia. Pozostałe dwie załogi korzystały z łączności pośredniej, czyli z informacji przekazywanych przez nas na częstotliwości, którą dysponowały wszystkie samoloty. W tej sytuacji należało oczywiście lecieć jeżeli nie koniecznie szykiem, to w każdym razie w zespole, a bez widzialności, jak wiadomo, taki lot nie należy do miłych.

Polecenie było jednak poleceniem. Rozsypaliśmy szyk i poszliśmy w górę. Warstwa chmur okazała się szczęśliwie niezbyt gruba, tak że już na wysokości 2 200 m odzyskaliśmy łączność wzrokową w zespole. Widzialności ziemi naturalnie nie mieliśmy, ale to nie przeszkadzało wcale naszym opiekunom z Tempelhof żądać co kilkanaście miut określania pozycji względem terenu. Podawaliśmy ją więc z wyliczeń czasu lotu, jak się zresztą okazało nadspodziewanie dokładnie. Mieliśmy okazję przekonać się o tym przelatując nad granicą pomiędzy NRD i NRF, gdzie luka w warstwie chmur pozwoliła rozpoznać leżącą na trasie miejscowość graniczną Dolle. Po złożeniu meldunku o przekroczeniu granicy otrzymaliśmy potwierdzenie, że wszystko się zgadza, że widzą nas cały czas na radarze i że od tej chwili mamy się łączyć z Hannoverem.

Wezwany zgodnie z tą dyspozycją Hannover odpowiedział dalekim, ledwie słyszalnym szmerem w słuchawkach. Ale muszę się przyznać, że nawet wtedy, gdy słyszalność poprawiła się nieco, nie od razu mogłem pojąć o co chodzi w odpowiedzi Hannoveru. Powtarzane po kilka razy, szybko i jednym tchem wymawiane „sjerapapaalfapapatengo, sjerapapaalfapapatengo..." brzmiało tyle egzotycznie, co niezrozumiale. Dopiero po pewnym czasie zorientowaliśmy się, że owo tajemnicze zaklęcie magiczne oznaczało po prostu znaki rejestracyjne naszego samolotu SP-APT, czytane alfabetem międzynarodowego kodu: Sjera, Papa, Alfa, Papa, Tengo.

Po dokonaniu tego odkrycia poszło już dalej gładko. Pracownik kontroli hannowerskiego lotniska okazał się człowiekiem nader sympatycznym. Sprowadził nas przede wszystkim pod chmury, wkrótce potem na przyzwoitą, turystyczną wysokość 400 m, a po wylądowaniu przyszedł się przedstawić, wyrażając swoje zadowolenie, że miał po raz pierwszy przyjemność prowadzić na tej trasie polskie samoloty sportowe. Zaprosił nas też, z zastrzeżeniem „jeśli panom czas pozwoli" do zwiedzenia urządzeń wieży kontrolnej portu. Nie lecieliśmy w dniu tym dalej, więc czas oczywiście pozwolił i przed udaniem się do hotelu na nocleg skorzystaliśmy z zaproszenia.

☆

Dzień następny powiał bezpośrednią atmosferą zawodów. Wprawdzie na razie od miejsca ich rozpoczęcia dzieliło nas via Amsterdam jeszcze 430 km, ale to był już przecież 17 czerwca — data zlotu załóg do Rotterdamu. Z ogólnego programu imprezy wiedzieliśmy, że zlot ma być traktowany jako pierwsza konkurencja, jednakże do momentu wylotu z Warszawy nie otrzymaliśmy od organizatorów żadnego regulaminu, ani też wyznaczonej godziny przylotu. Polegaliśmy na informacji zawartej w programie, że zadania poszczególnych konkurencji będą podawane bezpośrednio przed startem, ta wiadomość nie rozwiewała jednak wątpliwości według jakich kryteriów ma być oceniany przylot. Startowaliśmy z Hannoveru jak do swego rodzaju wycieczki w nieznane i dopiero w Amsterdamie udało nam się zdobyć nieco dokładniejsze, zarazem dość zaskakujące wieści.

Na ogromnym, niezmiernie ruchliwym lotnisku komunikacyjnym Schiphol wylądowaliśmy o godz. 13.10. Pora dostatecznie późna na to, żeby się śpieszyć, żeby jak najprędzej startować do dalszego lotu. Trzeba jednak najpierw uzupełnić paliwo, załatwić formalności paszportowo celne, zatwierdzić u operacyjnego plan dalszego lotu, a przede wszystkim trzeba odpowiedzieć na niekończące się pytania: skąd, dokąd, po co i jakim sposobem? Trzy sportowe samoloty polskie na płycie dworcowej najruchliwszego holenderskiego lotniska komunikacyjnego są zrozumiałą sensacją i trudno się dziwić, że budzą — bardzo zresztą miłe, serdecznie życzliwe — zainteresowanie.

Razem z Jurkiem Leszkiem pozostawiamy resztę kolegów na pastwę pytań i trzaskających aparatów fotograficznych i wymykamy się do budynku portowego, żeby załatwić formalności dalszego lotu. Niestety wpadamy z deszczu pod rynnę, bo wprost niemal w objęcia trzech uszczęśliwionych gratką reporterów prasowych. Nie pomagają wyjaśnienia, że nam się naprawdę śpieszy. W odpowiedzi słyszymy zapewnienie, że im się też śpieszy i dlatego tylko parę słów... Krótki wywiadzik, obowiązkowy błysk flesza i nareszcie docieramy do operacyjnego. Ten nas przynajmniej rozumie: załatwia wszystko jak może najszybciej, służy radą i pomocą przy wypełnianiu obszernych formularzy, a nawet godzi się użyczyć aparatu telefonicznego na połączenie z Rotterdamem.

Samo połączenie trwa krótko, jednak odnalezienie na lotnisku w Rotterdamie i przywołanie do aparatu kierownika imprezy zajmuje trochę czasu. Z rozmowy z nim dowiadujemy się, że regulamin zawodów został do nas wysłany przed tygodniem że nie rozumie dlaczego do nas nie dotarł, że w Rotterdamie należy wykonać przylot na punktualność i zaraz potem z lewego zakrętu lądowanie na celność w kwadracie wytyczonym na lotnisku. Podaje nam jeszcze obowiązujące godziny przylotu, współrzędne geograficzne punktu z którego należy wykonać nalot, wysokość nalotu i niestety na tym musimy kończyć rozmowę, bo operacyjny KLM-u pomimo całej swej uprzejmości sygnalizuje, że telefon jest mu już bardzo pilnie potrzebny.

Mija godzina 14.10 gdy wracamy do samolotów, a na 15.00, 15.02 i 15.04 wyznaczone są nasze czasy przylotu do Rotterdamu. Pośpiesznie wykreślamy nowe trasy według otrzymanych współrzędnych geograficznych i startujemy. W powietrzu już rozmawiamy jak może wyglądać lądowanie na celność w kwadracie. Czy chodzi o tak zwane lądowanie na punkt, gdzie o wyniku decyduje miejsce zatrzymania samolotu na ziemi, czy też o popularne u nas lądowanie w prostokącie, przy którym o wyniku stanowi długość wybiegu po przyziemieniu samolotu.

Okazuje się, ale dopiero w Rotterdamie, że nie chodziło ani o jedno, ani o drugie. Należało po prostu przyziemić samolot w miejscu oznaczonym (dość nieczytelnie zresztą) chorągiewkami i na tym koniec. Nie znając regulaminu próby trudno się było tego domyśleć i w efekcie pomimo poprawnie rozegranego przylotu na punktualność wszystkie trzy nasze załogi straciły punkty za celność lądowania, wykonując tę konkurencję według kryteriów stosowanych w naszych zawodach.

Uczestnicy Lotu, a zwłaszcza jego organizatorzy przywitali nas w Rotterdamie nadzwyczaj ciepło. Nie szczędzono objawów zadowolenia z udziału ekipy Aerokubu PRL w imprezie, a kierownictwo zawodów bardzo ubolewało, że nie otrzymaliśmy w porę regulaminu. O powtórzeniu próby lądowania nie mogło jednak być mowy z uwagi na ustalony dalszy program dnia. Przyjechaliśmy jako ostatni i specjalnie na nas czekano z odjazdem na zamówione przyjęcie u mera miasta.

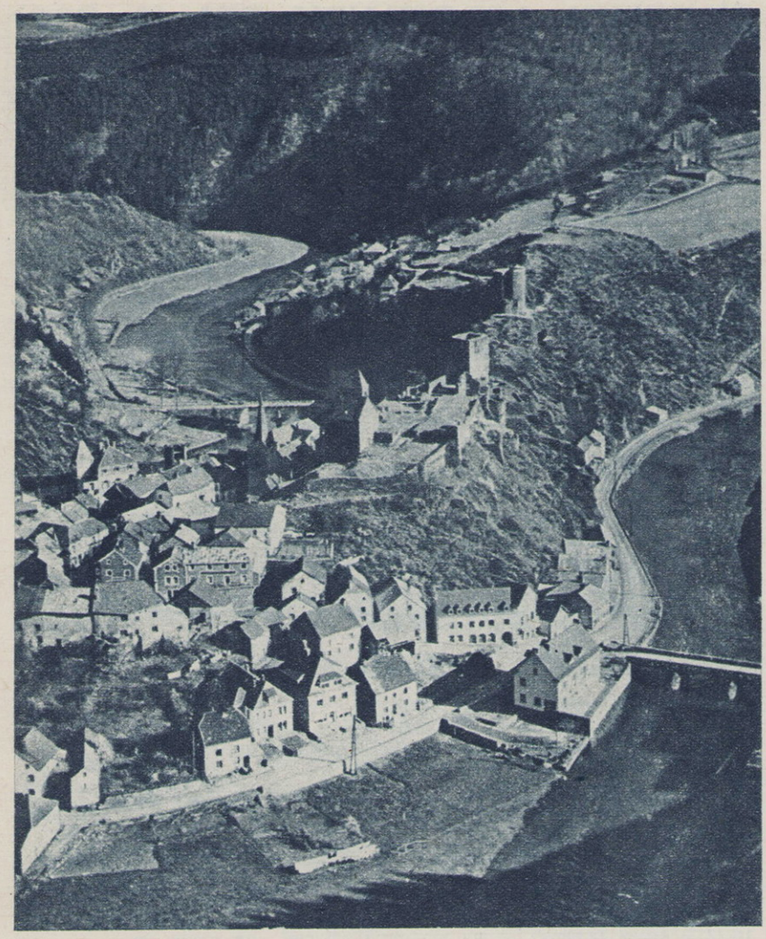
Już po powrocie do Warszawy dowiedzieliśmy się, że regulaminy przyszły pocztą w dwa dni po naszym wylocie.

☆

18 czerwca trasa Lotu Europejskiego biegła z Rotterdamu do Ostendy, skąd po południu do Vittel — francuskiej miejscowości zdrojowiskowej, położonej o 60 km na SSW od Nancy. Szczególnie pierwszy etap trasy, z Holandii do Belgii, dawał dużo emocji turystycznej i sportowej. Prowadził on wzdłuż wybrzeża morskiego, ponad ogromnymi zalewami delty Renu, przy czym zadanie lotu zmuszało do prowadzenia zupełnie szczegółowej orientacji z małej wysokości.

Bezpośrednio przed startem załogi otrzymywały mianowicie kilka wycinków zdjęć fotograficznych, według których miały zidentyfikować w locie miejscowości leżące na trasie. Na zdjęciach tych uwidocznione były dwie wieże kościelne, jedna kapliczka i jeden fragment terenu. Chcąc rozpoznać te obiekty trzeba było buszować niemal po samej ziemi, co też skwapliwie czyniły wszystkie, uczestniczące w konkurencji załogi. A że było ich 78 i startowały w małych odstępach czasu, więc na

Podejście do lądowania na lotnisku w Koblencji wypadło dokładnie znad miasta, które leży w uroczym zakątku ujścia Mozeli do Renu.



Fragment krajobrazu z trasy ostatniego etapu — do Luxemburga.

trasie aż się roiło od samolotów. Podobnie rojno było nad lotniskiem docelowym w Ostendzie, gdzie czekając w kolejce lądowania latališmy po kręgu wraz z siedemnastoma innymi maszynami.

Wbrew pierwszym pozorom zadanie to nie było specjalnie trudne i na ogół większość załóg, w tym także nasze, wykonały je poprawnie.

Na drugim etapie, w locie z Belgii do Francji, należało odnaleźć leżące na trasie lotnisko i w jednym, dozwolonym okrążeniu nad nim rozpoznać typy ustawionych tam samolotów. Myślę, że gdyby na lotnisku stały „Szpaki", „Zaki", „Zuchy", „Junaki", „Zliny", „Jaki" i CSS-y, sprawa byłaby dla nas mniej skomplikowana. Natomiast odróżnienie z dwustu metrów wysokości na przykład „Jodela 112" od „Jodela 117" było nieco trudniejsze. W sumie wyszliśmy jednak z próby obronną ręką, identyfikując cztery typy na sześć wystawionych.

☆

Z Vittel trasa wiodła 19 czerwca do Koblencji i to był najtrudniejszy nawigacyjnie etap całego Lotu Europejskiego. Bogata, jednolicie zalesiona rzeźba pionowa Nadrenii, kryjąca w wąskich, stromych dolinach szosy, tory kolejowe i kręte rzeki, jak też gąszcz leżącego na trasie, przemysłowego Zagłębia Saary, zmuszały do wytężenia całej uwagi.

W momencie startu załogi otrzymywały kopertę, a w niej odcinek mapy w skali 1:200 000 z zadaniem dnia, podanym w językach niemieckim, angielskim i francuskim. Obejmowało ono dwie próby: odnalezienie według otrzymanej mapy w locie prostym, bez krążenia i z ustalonego kierunku znaku wyłożonego w terenie, a następnie w rejonie Koblencji odnalezienie wytyczonego w terenie prostokąta i w jednorazowym przelocie określenie jego wymiarów.

Ta druga próba emocjonowała szczególnie, bo za każdy metr błędnie określonej długości lub szerokości prostokąta załoga traciła po jednym punkcie z 75 możliwych do zdobycia. Jak się okazało po lądowaniu w Koblencji bardzo wiele załóg wyniosło z tej próby zero punktów, co było dla nas pewnego rodzaju pociechą, gdyż udało nam się uratować 30.

Etap koblencki zakończył właściwie konkurencje nawigacyjne zawodów. Prowadząca następnego dnia (20.6) trasa do Luxemburga była lotem czysto turystycznym, w przepięknym zresztą krajobrazowo terenie, wzdłuż doliny Mozeli.

W Luxemburgu było do wykonania tylko lądowanie na celność przyziemienia, podobnie jak w Rotterdamie, ale w znacznie mniejszym kwadracie. To pozornie proste zadanie nie jest wcale łatwe, zwłaszcza dla samolotów szybszych, o małym stosunkowo kącie planowania. Najlepiej w tej próbie sprawnościowej wychodziły samoloty „Piper-Cub" i „Cessna 170", które mogły schodzić do lądowania parasolem. Z naszych „Jaków" tylko SP-APT zdołał „zarobić" w Luxemburgu 25 punktów.

Na tym zakończył się Europejski Lot FAI i tym samym nasz w nim udział. 21 czerwca wyruszyliśmy w powrotną drogę, znów przez Hannover, Berlin, Poznań do Warszawy, gdzie nasza łączna trasa zamknęła się okrągłą sumą 3 400 przelecianych kilometrów.

☆

Objętość „Skrzydatej" nakazuje mi sprowadzić reportaż przede wszystkim do zilustrowania rodzajów konkurencji i przebiegu samego lotu. Strona turystyczno-sportowa imprezy stanowiła jednak w najlepszym razie połowę całego Lotu Europejskiego FAI. Druga połowa, do której organizatorzy przywiązywali wcale nie mniejszą wagę, to była strona — że tak powiem — recepcyjno-towarzyska. Każdy ze współorganizujących lot aeroklubów narodowych starał się przyjąć uczestników na swoim terenie z jak największą gościnnością, jak najbardziej ich uhonorować i stąd codzienne, oficjalne przyjęcia u dostojników miast etapowych. Były one okazją do zawiązywania towarzyskich, sportowo-koleżeńskich stosunków pomiędzy zawodnikami i tutaj chciałbym podkreślić szczególne objawy sympatii, z jakimi spotykały się wszędzie nasze załogi. W czasie oficjalnego przyjęcia w Koblencji poproszono przedstawiciela ekipy Aeroklubu PRL, aby zechciał w imieniu wszystkich uczestników lotu odpowiedzieć na powitanie nadburmistrza tego miasta. Podczas podobnego przyjęcia w Vittel sekretarz generalny Aeroklubu Francji w oficjalnym wystąpieniu skierował specjalne słowa powitania pod adresem polskiej ekipy. Wielokrotnie też podkreślano z uznaniem, że spośród wszystkich załóg nasze przebywały najdłuższą trasę do miejsca zawodów, za co zresztą organizatorzy nagrodzili nas pamiątkowym obrazem.

Dobrze się stało, że polskie samoloty sportowe wyszły znów na trasy międzynarodowe. Udział w Europejskim Locie FAI dał nam możność poczynienia szeregu interesujących spostrzeżeń i wielu praktycznych doświadczeń zarówno sportowo-zawodniczych jak i organizatorskich. Myślę, że to pierwsze wyjście naszych samolotów poza granice kraju stanie się też pierwszym i chyba nie ostatnim krokiem w pożądanym równouprawnieniu pod tym względem naszego sportu samolotowego z szybownictwem, spadochroniarstwem i modelarstwem.

TADEUSZ REJNIAK

KILKA WRAŻEŃ Z UDZIAŁU W SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTWACH CZECHOSŁOWACJI

JERZY POPIEL

W IV Szybowcowych Mistrzostwach Czechosłowacji we Vrchlabi wzięło udział ogółem 37 szybowców, z czego 25 „Sohaji" w klasie standard i 12 szybowców różnych typów w klasie otwartej. W klasie tej startowali szybownicy czeskiej kadry narodowej na 2 „Spartakach" (Zejda, Kumpost) i na 5 „Demantach" (Mestan, Marecek, Markovic, Kasparovski i Vrbacki). Węgier Opitz na szybowcu „Standard Futar", a trzech pilotów NRD: Daumann, Greif i Berndt na szybowcach „Libelle". Ja dostałem dwumiejscowego „Blanika", na którym latałem solo.

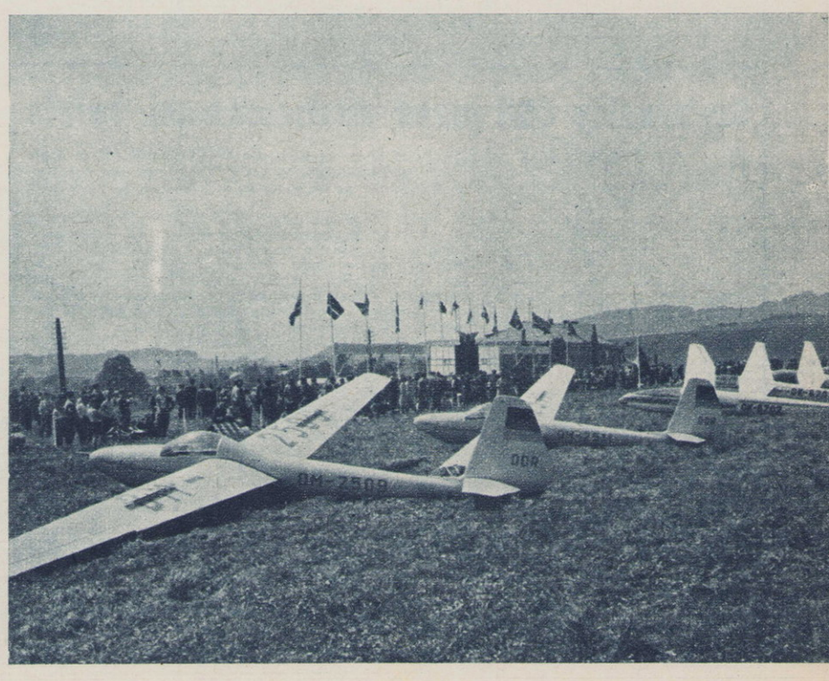
W czasie mistrzostw prowadzona była oddzielna punktacja dla szybowców w klasie standard i otwartej. Dlatego też sumy punktów uzyskane przez zawodników w tych dwóch klasach nie są ze sobą porównywalne. Z uwagi na różne ilości startujących w poszczególnych klasach, wyniki uzyskane w klasie otwartej były bardziej zróżnicowane punktowo; procentowo więcej szybowców w klasie standard lądowało, nie ukończywszy zadania, niż w klasie otwartej, gdzie przez to punktacja była bardziej prędkościowa. Regulamin mistrzostw przewidywał wyłącznie loty poniżej podstawy chmur oraz ograniczenia maksymalnej wysokości lotu, którą dla każdej konkurencji ustalano oddzielnie, w zależności od komunikatu meteo i kierunku trasy. Podyktowane to było względami bezpieczeństwa lotów, wobec dużego ruchu lotnictwa komunikacyjnego i wojskowego. Sprawdzianem były dwa barografy w każdym szybowcu, nie włączenie których równało się dyskwalifikacji zawodnika w danej konkurencji. Wspomniane ograniczenia forowały zdecydowanie szybowce wysokowyczynowe jak „Spartak" i „Demant", o płaskiej biegunowej, które posiadając znacznie większe zasięgi od pozostałych dawały tym samym pilotowi większe możliwości. Tak więc szanse nie były równe. „Spartaki" i „Demanty" stanowiły z góry jakby oddzielną klasę w klasie otwartej. „Libelle", „Futar" i „Blanik" (bez balastu) były szybowcami równorzędnymi o podobnych własnościach i biegunowych.

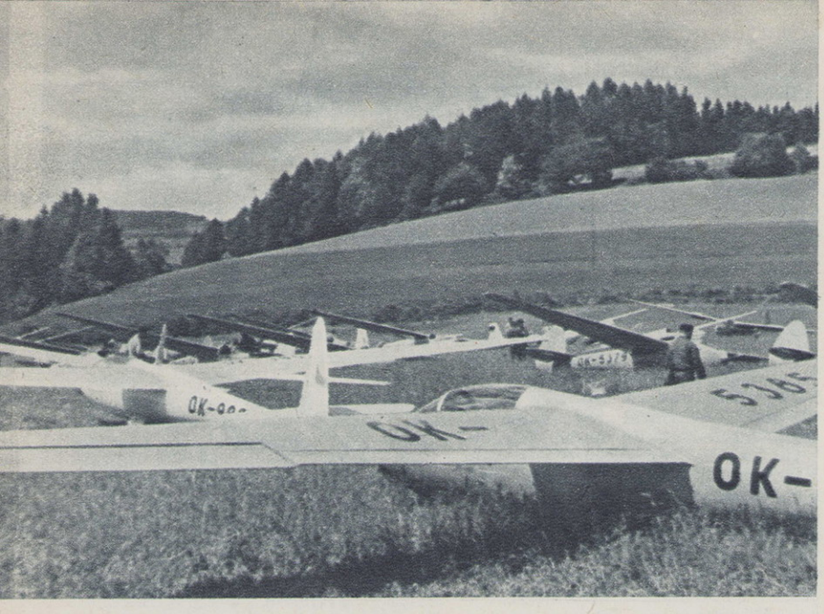
Organizacja zawodów, a w szczególności transportu powrotnego i startów, była bez zastrzeżeń. Średnio starty szybowców obu klas do konkurencji trwały 28—33 minut, co przy ilości 37 startujących i małym lotnisku mówi samo za siebie (lotnisko we Vrchlabi jest mniejsze i znacznie węższe od jeleniogórskiego). Do holowania szybowców używano samolotów: Zlin-226 „Bohatyr", „Trener-6", czeskie Bücker-Bestmann i „Czapy" (Storch). Transporty z przelotów odbywały się w większości na dwuholu, przy starcie z lotnisk. Transporty z terenów przygodnych wyłącznie za „Czapem" odbywały się tylko do najbliższego lotniska.

Łącznie podczas trwania mistrzostw (14 dni) rozegrano 8 konkurencji, w tym: trójkąt 321 km, docel 320 km, docel 210 km, docel-powrót 150 km — zamieniony na przelot po wyznaczonej trasie, przelot po kursie 140° do granicy węgierskiej i trójkąt 100 km. Z powodu niezbyt dobrych warunków meteorologicznych większość rozgrywanych konkurencji wymagała natychmiastowego odejścia znad lotniska na trasę. W dniach takich komisja sportowa ogłaszała jako start lotny czas odczepienia się od samolotu i wtedy holowano na wysokość 1 000 m. Niemożliwością więc było zastosowanie jakiejkolwiek taktyki przy starcie poza ewentualnym zrezygnowaniem z kolejki. Kierownictwo sportowe ustalało również kierunek oblotu trasy trójkątnej. W tej sytuacji szanse dla wszystkich pilotów wyrównywały się, gdyż zmuszeni oni byli lecieć w prawie jednakowych warunkach, które z powodu górzystych terenów są w Czechosłowacji raczej niejednolite. Zdarzało się często, że lot rozpoczynał się przy prawie całkowitym zachmurzeniu i niskiej podstawie, a już w odległości 40—50 km od lotniska podstawa chmur podwyższa-

CIĄG DALSZY NA STR. IV

Otwarcie IV Szybowcowych Mistrzostw Czechosłowacji we Vrchlabi.





Na starcie we Vrchlabi przed konkurencją. Foto: T. Kaczmarek (2)

DOKOŃCZENIE ZE STR. III

ła się o 1 000 metrów, wznoszenia wzrastały i po dalszych 70 km warunki ponownie pogarszały się znacznie.

Najciekawszą pod względem meteorologicznym, a zarazem jedyną na mistrzostwach niewykorzystaną pod względem możliwości konkurencją, był przelot po wyznaczonej trasie 140° w kierunku Nitry i dalej do granicy węgierskiej (4.VI.59). Silny północny wiatr spowodował powstanie fali po czeskiej stronie Karkonoszy. Zachmurzenie w chwili startu wynosiło ok. 1/8 Cu. Bezpośrednio po zawietrznej stronie gór niebo było zupełnie bezchmurne. Luka sięgała w głąb Czechosłowacji na 30—40 km. W dniu tym odczepienie obowiązywało na 1 000 m nad taśmą startu. Bezpośrednio po odczepieniu nad lotniskiem znajdowało się I pasmo wznoszeń falowych, w którym początkowy 1 m/s, w miarę przesuwania się w kierunku Czarnej Góry (NE), wzrastał do 4 m/s. Wysokość rosła szybko. Niestety, w tym dniu obowiązywało ograniczenie wysokości lotu do maks. 2 000 m, tak że praktycznie fala nie mogła być wykorzystana. Niektórzy piloci musieli opuścić na dozwolonym pułapie, przy bezchmurnym niebie — 5 i nawet 7 m/s wznoszenia.

Po wyjściu ze wznoszenia duszeniem do 6 m/s zaznaczała się opadająca część I fali. W odległości 15 km od lotniska nad strzępkami Cu wznoszenie do 4 m/s przypominało o istnieniu II fali. Trzecia fala była już słabo zaznaczona. Pierwsze 50 km przelotu w tych warunkach było dziecinnie łatwe, wykonalne praktycznie w locie prostym i gdyby nie zakaz przekraczania wysokości 2 000 m, można byłoby przelecieć około 250 km w czasie 2 godz. Dalej występowała termika naniesiona z pokryciem 4/8 Cu, przy przelatywaniu zaś poprzecznych pasm górskich pokrycie dochodziło do 7/8 Cu, tworząc lokalne obszary bardzo słabe termicznie.

W dalszym ciągu trasy można było zapoznać się z rotorami po zawietrznej stronie Małych Karpat (± 7 do 15 m/s). Nad niziną Zitawy podstawa Cu nieco wzrastała, wznoszenia były jednak bardzo ciasne i porwane, gdyż wiatr dochodził do 55 km/h. Konkurencja zakończyła się lądowaniem przed godz. 15.00 w pobliżu Dunaju tj. przy granicy czesko-węgierskiej. W dniu tym, gdyby otwarta była granica węgierska, z pewnością wykonano by wiele przelotów 550—600 km.

Bardzo dobre wyniki IV Szybowcowych Mistrzostw Czechosłowacji są zasługą całego personelu, a przede wszystkim kierownika zawodów Wacława Bäumla (kierownika Szkoły we Vrchlabi) i kierownika sportowego zawodów instr. Jurka Czernego. Na szczególne podkreślenie zasługuje sprawne organizowanie konkurencji i transportów powrotnych, a także bardzo sympatyczna atmosfera, jaka panowała wśród wszystkich uczestników. Była to naprawdę atmosfera sportowa, przyjacielska, czyniąca udział w zawodach bardzo miłym i pozostawiająca jak najlepsze wspomnienia.

JERZY POPIEL

Szybownicy CSR przed mistrzostwami świata

O VIII Szybowcowych Mistrzostw Świata dzieli nas niecały rok, a w tym tylko parę miesięcy warunków lotnych. Wśród krajów, gdzie przygotowania do tej wielkiej imprezy są już w pełnym toku, znajduje się również Czechosłowacja.

Po zakończeniu IV Krajowych Zawodów Szybowcowych, Sekcja Szybowcowa SVAZARM'u (odpowiednik naszej Komisji Szybowcowej) wytypowała dziesiątkę pilotów szybowcowych, spośród których zostanie wyłoniona reprezentacja CSR na Mistrzostwa Świata. W skład tej dziesiątki wchodzą czołowi zawodnicy ostatnich zawodów krajowych: pierwsza piątka z klasy otwartej, tj. Rudolf Mestan, Vladislav Zejda, Vaclav Marecek, Gustaw Vrbacky i Jaroslav Kumpost, dalej dwóch najlepszych z klasy standart, mianowicie Tadeusz Walla i Milan Svoboda, ponadto zaś Rudolf Psenka, Pavol Stacho i Ladislav Haza.

Wymienieni członkowie kadry narodowej będą w zasadzie trenowali indywidualnie, z tym, że na przełomie lipca i sierpnia planowano dwutygodniowe zgrupowanie kadry. Ostateczny wybór reprezentacji nastąpi na podstawie wyników zawodów eliminacyjnych na wiosnę przyszłego roku.

W bieżącym sezonie każdy z zawodników ma wykonać w dowolnej kolejności minimum 13 następujących konkurencji treningowych: 3-krotnie trójkąt 100 km, 2-krotnie trójkąt 200 km i docel-powrót 100 km, a dalej trójkąt 300 km, docel 200 km, docel 300 km, docel-powrót 150 km, docel-powrót 200 km (wszystkie przeloty prędkościowe) oraz przelot otwarty co najmniej 300 km.

Na okres treningu poszczególnym zawodnikom został imiennie przydzielony sprzęt wysokowyczynowy. Na czterech „Demantach" mają latać: Mestan, Marecek, Walla i jeden pilot z trójki: Psenka, Stacho, Vrbacky. Pozostali dwaj będą mieli do dyspozycji „Blanika", do spółki ze Svobodą. Zejda i Kumpost latają na „Spartakach". Piąty „Demant" został poważnie uszkodzony podczas zawodów i po zakończeniu remontu na początku 1960 roku ma być przydzielony Hazie, który tymczasem może korzystać ze „Spartaka" Kumposta lub z „Blanika".

A my? Nam na szczęście takie zmartwienia są obce: nie mamy kłopotów z przydziałem wysokowyczynowych szybowców! **(ark)**

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 302

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

DIAMENTY ZA PRZELOT OTWARTY 500 KM

1 (53) **Andrzej Cieslelski** — na szybowcu „Jaskółka" na trasie Radawiec — Żary, dnia 11.5.59 — 516 km

2 (54) **Tadeusz Farsewicz** — na szybowcu „Bocian" na trasie Olsztyn — Beiersdcrf, dnia 11.5.59 — 505 km

3 (55) **Jerzy Kondraciuk** — na szybowcu „Jaskółka" na trasie Białystok — Słubice, dnia 12.5.59 — 586 km

DIAMENTY ZA PRZELOT DOCELOWY 300 KM

2 (241) **Marian Złamaniec** — na szybowcu „Mucha, na trasie Błotnica — Aleksandrowice, dn. 21.4.59 — 306 km

3 (242) **Leszek Szczęśniak** — na szybowcu „Mucha", na trasie Błotnica — Aleksandrowice, dn. 21.4.59 — 306 km

2 (243) **Jerzy Borzyszkowski** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Gdańsk — Mińsk Maz., dnia 21.4.59 — 318 km

5 (244) **Tadeusz Zalisz** — na szybowcu „Mucha", na trasie Lisie Kąty — Radawiec, dnia 21.4.59 — 355 km

6 (245) **Jan Samek** — na szybowcu „Mucha", na trasie Krosno — Kraków — Sanok, dnia 22.4.59 — 301 km

7 (246) **Ryszard Wyroba** — na szybowcu „Mucha", na trasie Aleksandrowice — Warszawa, dnia 26.4.59 — 306 km

8 (247) **Roman Bielicki** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Aleksandrowice — Inowrocław, dnia 26.4.59 — 335 km

9 (248) **Jan Winczo** — na szybowcu „Żuraw", na trasie Aleksandrowice — Inowrocław, dnia 27.4.59 — 335 km

10 (249) **Józef Świergala** — na szybowcu „Albatros", na trasie Aleksandrowice — Inowrocław, dn. 27.4.59 — 335 km

11 (250) **Stefan Furmaniak** — na szybowcu „Mucha" na trasie Rzemień — Michałków, dnia 9.5.59 — 308 km

12 (251) **Tadeusz Stępczyk** — na szybowcu „Mucha", na trasie Rzemień — Michałków, dnia 9.5.59 — 308 km

13 (252) **Bogusław Haman** — na szybowcu „Mucha", na trasie Masłów — Kobylnica, dnia 9.5.59 — 305 km

14 (253) **Jan Husakowski** — na szybowcu „Bocian", na trasie Dęblin — Fordon, dnia 9.5.59 — 310 km

15 (254) **Zdzisław Kowalski** — na szybowcu „Mucha", na trasie Dęblin — Fordon, dnia 9.5.59 — 310 km

16 (255) **Adam Zemanek** — na szybowcu „Mucha", na trasie Dęblin — Fordon, dnia 9.5.59 — 310 km

17 (256) **Janusz Krasicki** — na szybowcu „Mucha", na trasie Warszawa — Piła, dnia 10.5.59 — 313 km

18 (257) **Włodzimierz Pyzikowski** — na szybowcu „Mucha", na trasie Warszawa — Piła, dnia 10.5.59 — 313 km

19 (258) **Wiesław Zarycki** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Aleksandrów — Dąbie, dnia 10.5.59 — 358 km

20 (259) **Leszek Cygler** — na szybowcu „Mucha", na trasie Biskupiec Pomorski — Dąbie, dnia 10.5.59 — 314 km

21 (260) **Józef Szypuła** — na szybowcu „Mucha", na trasie Biskupiec Pomorski — Dąbie, dnia 10.5.59 — 314 km

22 (261) **Tadeusz Kassner** — na szybowcu „Mucha", na trasie Radawiec — Michałków, dnia 11.5.59 — 322 km

23 (262) **Henryk Juszczak** — na szybowcu „Mucha", na trasie Biskupiec Pomorski — Dąbie, dnia 11.5.59 — 314 km

24 (263) **Kazimierz Pela** — na szybowcu „Mucha", na trasie Masłów — Leszno, dnia 11.5.59 — 305 km

25 (264) **Romuald Kilszek** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Dajtki — Leszno, dnia 11.5.59 — 340 km

26 (263) **Jerzy Ziomek** — na szybowcu „Mucha", na trasie Warszawa — Leszno, dnia 12.5.59 — 315 km

27 (266) **Tadeusz Ziemiański** — na szybowcu „Mucha", na trasie Krosno — Polska Nowa Wieś, dnia 23.5.59 — 304 km

28 (267) **Franciszek Kępka jr.** — na szybowcu „Jaskółka", na trasie Jeżów — Kobylnica — Jeżów, dnia 24.5.59 — 374 km

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

6 (220) **Andrzej Podlasek**
przewyższenie: Warszawa, dnia 18.5.59 na szybowcu „Mucha" — 3100 m
przelot: Warlubie — Białystok, dnia 3.8.58 na szybowcu „Mucha" — 305 km

7 (221) **Marian Złamaniec**
przewyższenie: Leszno, dnia 18.4.59 na szybowcu „Mucha" — 3150 m
przelot: Błotnica — Aleksandrowice, dn. 21.4.59 na szybowcu „Mucha" — 306 km

8 (222) **Leszek Szczęśniak**
przewyższenie: Jeżów, dnia 11.6.57 na szybowcu „Mucha" — 6250 m
przelot: Błotnica — Aleksandrowice, dn. 21.4.59 na szybowcu „Mucha" — 306 km

9 (223) **Jan Winczo**
przewyższenie: Aleksandrowice, dnia 21.6.54 na szybowcu „Mucha" — 3325 m
przelot: Aleksandrowice — Inowrocław, dn. 27.4.59 na szybowcu „Żuraw" — 335 km

DOKOŃCZENIE BIULETYNU W NASTĘPNEJ WKŁADCE

WYDAWNICTWO REDAKCJI TYGODNIKA
Redaguje Kolegium
Skrzydlata POLSKA